



HALO
WARSZAWO!

**Miejskie Zakłady
Autobusowe
Sp. z o.o.**

ul. Włociańska 52
01-710 Warszawa
T.: +48 22 568 75 49
+48 22 568 75 51
F.: +48 22 568 75 50
autobusy@mza.waw.pl
www.mza.waw.pl

Warszawa, 2024 -10- 0. 4

MZA/ND/64/914/24

**Do wykonawców
ubiegających się o udzielenie
zamówienia**

dot.: postępowania nr 64/NT/AB/23 zakup i dostawa 30 szt. autobusów elektrycznych klasy maxi (12 m) i 50 szt. autobusów przegubowych (18m)

Pytanie nr 6

W SWZ Rozdział 6., Zamawiający napisał:

***Zadanie I – autobusy ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in: 30 szt.
- do 30.01.2026 r***

***Zadanie II – autobusy ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in: 50 szt.
- do 27.02.2026 r***

Zwracamy się z wnioskiem o przedłużenie terminu realizacji w każdym z zadania o 2 miesiące, tj.

Zadanie I – autobusy ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in: 30 szt.
- do 30.03.2026 r

Zadanie II – autobusy ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in: 50 szt.
- do 27.04.2026 r

Ze względu na zaangażowanie środków na dofinansowanie zakupów z różnych funduszy europejskich obecny czas jest dla wszystkich poddostawców komponentów, a także dla producentów autobusów, wyjątkowy pod względem bardzo dużego obłożenia produkcji. Okres oczekiwania na komponenty do budowy autobusów oraz dodatkowego wyposażenia od kooperantów uległ wydłużeniu, co powoduje że standardowy czas potrzebny na wyprodukowanie kompletnych autobusów także znacznie się wydłużył. Wydłużenie terminu realizacji umowy w przedmiotowym postępowaniu umożliwi producentom złożenie większej ilości konkurencyjnych ofert.

Odpowiedź nr 6:

Zamawiający częściowo przychylił się do wniosku tj. wydłuża termin realizacji odpowiednio:



Regon 015314853, NIP 5252256730, kapitał zakładowy: 566.758.000,00 zł, numer KRS 0000146125
Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XIV Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

Zadanie I – autobusy ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in: 30 szt.

- do 28.02.2026 r.

Zadanie II – autobusy ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in: 50 szt.

- do 31.03.2026 r.

Pytanie nr 11

Dot. Załącznik-nr-1.5-do-SWZ Punkty:

4.3.3.5.18. umożliwia identyfikację kart eSIM wg parametru MSISDN IMSI oraz NR KARTY w połączeniu z numerem taborowym pojazdu (generowany aktualny raport raz dziennie z wszystkich pojazdów),

4.8.3.1. TD musi posiadać odrębną kartę eSIM należącą do prywatnego APN MZA i podtrzymanie zasilania, minimum 20 minut, niezależne od akumulatorów głównych autobusu.

4.10.1.18. Strumieniowanie, z wykorzystaniem transmisji danych poprzez kartę eSIM współdzieloną w Module Transmisji Danych z innymi systemami autobusowymi, musi uwzględniać potencjalne przerwy w dostępie do transmisji danych i podtrzymywać w takich przypadkach procedurę eksportu nagrania bez jej przerywania i konieczności rozpoczęcia od nowa.

4.10.1.21.4. Narzędzie musi realizować pobieranie nagrań z uwzględnieniem metody transmisji. Strumieniowanie, z wykorzystaniem transmisji danych poprzez kartę eSIM współdzieloną w Module Transmisji Danych z innymi systemami autobusowymi, musi uwzględniać potencjalne przerwy w dostępie do transmisji danych i podtrzymywać w takich przypadkach procedurę eksportu nagrania bez jej przerywania i konieczności rozpoczęcia od nowa.

Prosimy o zmianę wymagań z karty eSIM na kartę SIM lub o dopisanie dopuszczenia rozwiązania z kartą SIM. Obecnie na rynku mamy dwa rozwiązania traktowane jako eSIM. Pierwsze rozwiązanie typu: software-based, gdzie obecnie na rynku nie ma przemysłowego urządzenia, które umożliwia to rozwiązanie łącząc to z pozostałymi wymaganiami dotyczącymi tego urządzenia jak np. transmisja danych po 5G. Drugie rozwiązanie jest w oparciu o kartę eSIM typu MFF2, które muszą być wlutowywane do urządzenia na etapie jego produkcji, co podczas eksploatacji i ewentualnego serwisu będzie powodowało wydłużenie okresu naprawy z uwagi na obowiązek przelutowania karty typu MFF2.

Odpowiedź nr 11:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 12

Dot. Załącznik-nr-1.5-do-SWZ Punkty: 4.5.2. Wymagania – Jednostka centralna

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym wszystkie informacje związane z systemem zliczania pasażerów będzie zbierał i wysyłał autokomputer. Takie rozwiązanie będzie dla Zamawiającego:

- dużo tańsze na etapie zakupu pojazdów
- podczas eksploatacji, utrzymania i serwisu
- zmniejszą ilość okablowania na pojeździe (waga i cena)
- zmniejszą ilość pobieranej mocy przez systemy na pojeździe
- uprości instalację elektryczną
- zwiększą niezawodność systemu, monitorujemy jedno urządzenie, zamiast dwóch

Odpowiedź nr 12:

Zamawiający dopuszcza powyższe rozwiązanie.

Pytanie nr 13

Dot.: oświadczenia wykonawcy, że oferowane autobusy EV spełniają wymagania Regulaminu nr 66 EKG ONZ – jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej – zawarte w pkt 27, załącznik nr 1.1, 1.2 do SWZ.

Wnioskujemy o wykreślenie wymogu spełnienia Regulaminu nr 66 EKG ONZ – jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej – zawarte w pkt 27, załącznik nr 1.1, 1.2 do SWZ.

Regulamin 66 EKG ONZ stosuje się do wszystkich jednopokładowych sztywnych lub przegubowych pojazdów należących do kategorii M2 lub M3, klasy II lub III lub klasy B, przewożących powyżej 16 pasażerów.

W przypadku pojazdów o pojemności większej niż 22 pasażerów, poza kierowcą, występują trzy klasy pojazdów:

- klasa I: pojazdy, w których konstrukcji przewidziano przestrzeń dla pasażerów stojących, umożliwiającą częste przemieszczanie się pasażerów;
- klasa II: pojazdy przeznaczone zasadniczo do przewozu pasażerów siedzących, o konstrukcji umożliwiającej przewóz pasażerów stojących w przejściach lub na powierzchni nie większej niż powierzchnia przeznaczona dla dwóch siedzeń podwójnych;
- klasa III: pojazdy przeznaczone wyłącznie do przewozu pasażerów siedzących;

Oferowane autobusy miejskie należą do Kategorii M3 klasy I, wobec czego prosimy o wykreślenie tego wymogu. Wymóg okazania się przez Wykonawcę certyfikatem, który nie znajduje się w Wykazie regulaminów EKG ONZ, których stosowanie jest obowiązkowe dla tego typu pojazdów jest bezzasadny. Obecny zapis narusza zasadę konkurencyjności, gdyż preferuje wyłącznie jednego producenta autobusów, uwzględniając rozwiązania, które są przewidziane w pojazdach ciężarowych, nie będących przedmiotem tego postępowania. Tworzenie certyfikatów nie mających zastosowania w autobusach ma na celu jedynie wykreowanie papierowej przewagi w postępowaniach, zawężając ich konkurencyjność

Ponadto powszechnie wiadomym jest, że wiodący producenci autobusów, dbając o bezpieczeństwo wykorzystują do ich produkcji materiały najwyższej jakości oraz stosują rygorystyczne normy spełniające wszelkie wymagania prawne obowiązujące we wszystkich krajach Unii Europejskiej.

Odpowiedź nr 13:

Zamawiający nie wymaga spełnienia przez przedmiot umowy wymagań regulaminu 66 EKG ONZ. Ponadto dokona stosownej modyfikacji.

Pytanie nr 14

Dot.: Wymagania, że oferowane autobusy EV muszą być napędzane silnikiem elektrycznym centralnym, umiejscowionym przed osią napędową zapewniającą bezawaryjną eksploatację – zawarte w pkt 1.2.2, załącznik nr 4 do SWZ.

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści rozwiązanie z zastosowaniem silnika centralnego umiejscowionego za osią napędową?

Odpowiedź nr 14:

Zamawiający dopuszcza ww. rozwiązanie i dokona stosownej modyfikacji.

Pytanie nr 15

Dot.: Wszystkie autobusy stanowiące przedmiot zamówienia, muszą być zasilane energią elektryczną pochodzącą z akumulatorów trakcyjnych:

1.2.3.1. Zadanie I - baterii litowo-jonowych zabudowanych w autobusie, ładowanych z zewnętrznego źródła energii podczas postoju autobusu; użytkowa energia akumulatorów trakcyjnych minimum 420 kWh, zapewniających uzyskanie deklarowanego gwarantowanego zasięgu, minimum 300 km,

1.2.3.2. Zadanie II - baterii litowo-jonowych zabudowanych w autobusie, ładowanych z zewnętrznego źródła energii podczas postoju autobusu: użytkowa energia akumulatorów trakcyjnych minimum 600 kWh, zapewniających uzyskanie deklarowanego gwarantowanego zasięgu, minimum 300 km,

zawarte w pkt 1.2.3, załącznik nr 4 do SWZ.

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści rozwiązanie z zastosowaniem baterii trakcyjnych w technologii LFP (Li Fe PO₄)?

Odpowiedź nr 15:

Zamawiający potwierdza powyższe i dopuści zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie nr 16

Dot.: Załącznika nr 1.1. oraz Załącznika nr 1.2. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów Pkt.16. Wentylacja przestrzeni pasażerskiej

- naturalna, przez okna boczne otwierane w górnej części, przesuwne, rozmieszczone równomiernie na całej długości pojazdu; liczba okien otwieranych o szerokości nie mniejszej niż 800mm nie mniejsza niż 50% wszystkich okien w autobusie, biorąc pod uwagę wszystkie okna w przestrzeni pasażerskiej o wymaganej szerokości łącznie po obydwu stronach autobusu, przy czym po prawej stronie autobusu muszą się znajdować co najmniej dwa pełnowymiarowe okna otwierane; wysokość części

otwieranej nie mniejsza niż 25% i nie większa niż 70% wysokości okna (wysokość minimalna 215 mm).

Czy Zamawiający zaakceptuje wentylację przestrzeni pasażerskiej poprzez zastosowanie z lewej strony autobusu 6 okien z czego 4 przesuwne stanowiące łączną powierzchnię przewietrzenia $0,6336\text{m}^2$, a z prawej strony autobusu 4 okien z czego 3 przesuwne stanowiące łączną powierzchnię przewietrzenia $0,4752\text{m}^2$?

Odpowiedź nr 16:

Zamawiający dopuści przedstawione powyżej rozwiązanie.

Pytanie nr 17

Dot.: Załącznika nr 1.1. oraz Załącznika nr 1.2. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów Pkt.16. Wentylacja przestrzeni pasażerskiej

- naturalna, przez okna boczne otwierane w górnej części, przesuwne, rozmieszczone równomiernie na całej długości pojazdu; liczba okien otwieranych o szerokości nie mniejszej niż 800mm nie mniejsza niż 50% wszystkich okien w autobusie, biorąc pod uwagę wszystkie okna w przestrzeni pasażerskiej o wymaganej szerokości łącznie po obydwu stronach autobusu, przy czym po prawej stronie autobusu muszą się znajdować co najmniej dwa pełnowymiarowe okna otwierane; wysokość części otwieranej nie mniejsza niż 25% i nie większa niż 70% wysokości okna (wysokość minimalna 215 mm).

Czy Zamawiający odstąpi od zapisu cyt."... po prawej stronie autobusu muszą się znajdować co najmniej dwa pełnowymiarowe okna otwierane..."? W proponowanych przez nas autobusach z uwagi na swoją konstrukcję nie ma możliwości, aby wyposażone one były dodatkowo w dwa pełnowymiarowe okna otwierane. Produkowane przez nas autobusy wyposażone są w 10 szt. okien w tym 7 szt. rozsuwanych. Dodatkowe dwa pełnowymiarowe otwierane okna mogłyby naruszyć sztywność konstrukcji dachu pojazdu, na której znajduje się klimatyzator z pompą ciepła oraz baterie trakcyjne z systemem utrzymania ich odpowiedniej temperatury.

Odpowiedź nr 17:

Zamawiający dopuści przedstawione powyżej rozwiązanie.

Pytanie nr 18

Dot.: Załącznika nr 1.1. oraz Załącznika nr 1.2. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów Pkt.2. Akumulatory trakcyjne

- Trwałość baterii trakcyjnej w okresie w okresie 10lat lub uzyskanie przebiegu 700.000km w zależności co nastąpi wcześniej: lub do spadku pojemności nie większej niż do poziomu 80% wartości początkowej, przy przebiegach rocznych autobusu ok. 70.000 km, przy ładowaniu mocą o wartości 120 kW,
- Trwałość baterii trakcyjnej w okresie od 11 roku do 15 roku eksploatacji ; do spadku pojemności baterii trakcyjnej nie większej niż do poziomu 70% wartości

początkowej uzyskanie zasięgu na jednym ładowaniu niemniejszego niż 180km ww. okresie.

Zwracamy się z prośbą o obniżenie poziomu spadku pojemności baterii SoH z 80% do 70% w okresie pierwszych 10 lat eksploatacji przy zachowaniu deklarowanego zasięgu nie mniejszego niż 300 km.

Odpowiedź nr 18:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 19

Dot.: Załącznika nr 1.1. oraz Załącznika nr 1.2. do SWZ, Pkt. III. Wymagania dotyczące parametrów przewozowych autobusów, Pkt.2. Liczba miejsc wyznaczonych na wózek dziecięcy oraz wózek inwalidzki

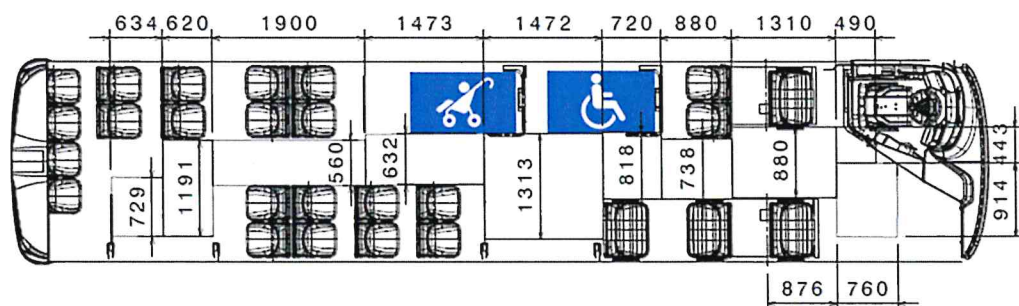
liczba miejsc wyznaczonych na:

wózek dziecięcy : 1

wózek inwalidzki : 1

uwaga: miejsce wyznaczone dla wózka inwalidzkiego wraz z urządzeniem przytrzymującym (oparciem) oraz miejsce wyznaczone na wózek dziecięcy wraz z oparciem lub podporą, spełniające wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ; miejsca usytuowane przy ścianie bocznej w przedniej części autobusu, w przestrzeni przy drugich drzwiach, wyznaczone niezależnie od siebie, w sposób nie powodujący utrudnienia w korzystaniu z nich, w tym swobodnego dojazdu do drzwi wejściowych; w tym celu miejsca nie mogą być wyznaczane jedno za drugim po tej samej stronie, a muszą się znajdować po obu stronach autobusu, tj. miejsce na wózek inwalidzki po lewej stronie a na wózek dziecięcy po prawej stronie; pas przytrzymujący osobę na wózku inwalidzkim o długości min. 2000 mm w pełnym rozwinięciu.

Zwracamy się z prośbą o umieszczenie wózka inwalidzkiego i wózka dziecięcego naprzeciwko siebie po lewej stronie autobusu naprzeciw wejścia przez drugie drzwi. Organizacją wnętrza obrazuje poniższy szkic.



Przedstawiony układ pozwala na optymalne zagospodarowanie przestrzeni pasażerskiej. Powyższy układ jest zastosowany w MPK Kraków i spełnia swoje zadanie.

Odpowiedź nr 19:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 21

Pytanie dotyczy: Załącznik nr 1.5 do SWZ – Szczegółowe wymagania dotyczące urządzeń i systemów elektronicznych. Punkt 4.8.4.1. Moduł Transmisji Danych ...

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający oczekuje instalacji anten wewnątrz pojazdu (np. anteny paskowe w obrębie szyby)?

Odpowiedź nr 21:

Zamawiający nie oczekuje takiego rozwiązania.

Pytanie nr 22

Pytanie dotyczy: Załącznik nr 1.5 do SWZ – Szczegółowe wymagania dotyczące urządzeń i systemów elektronicznych. punkt 4.3.3.5.18; punkt 4.8.3.1; punkt 4.10.1.18; punkt 4.10.1.21.4 mówiące o korzystaniu z kart eSIM.

Wykonawca wnosi o dopuszczenie urządzeń wyposażonych w klasyczne karty SIM rozwiązanie takie pozwoli na poszerzenie wachlarza możliwych do zaoferowania urządzeń a tym samym złożenie konkurencyjnej oferty. Jednocześnie informujemy, że wykonawcy nie są znane, rozwiązania routerów 5G eSIM w wydaniu przemysłowym.

Odpowiedź nr 22:

Zamawiający nie dopuszcza ww. rozwiązania i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 23

Pytanie dotyczy: Załącznik nr 1.5 do SWZ- Szczegółowe wymagania dotyczące urządzeń i systemów elektronicznych. Punkt 4.10.1.19

Prosimy o udostępnienie standardu SZRA, pozwalającego na przeprowadzenie właściwej integracji/konfiguracji urządzeń.

Odpowiedź nr 23:

Zamawiający informuje, iż dwukierunkowa transmisja danych oparta będzie o standard MQTT. Szczegółowy opis zostanie przekazany Wykonawcy w trybie roboczym po podpisaniu umowy.

Pytanie nr 24

Pytanie dotyczy: Załącznik nr 1.5 do SWZ- Szczegółowe wymagania dotyczące urządzeń i systemów elektronicznych. SERiO- Moduł Systemu Emisji Reklam i Ogłoszeń, punkt 4.7.3.

Wymagania funkcjonalne. Zamawiający obecnie działa w oparciu o systemu emisji reklam URVE. Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie alternatywne, które będzie dostępne z poziomu aplikacji Zarządzającej dostarczonej wraz z urządzeniami pokładowymi, które spełnia wymogi zapisane w SWZ, jednak bez bezpośredniej integracji z serwerem URVE ?

Odpowiedź nr 24:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 25

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość podpisania umowy z Wykonawcą w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Zamawiającego i Wykonawcy?

Odpowiedź nr 25:

Zamawiający potwierdza taką możliwość.

Pytanie nr 26

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Gwaranta?

Odpowiedź nr 26:

Zamawiający potwierdza taką możliwość.

Pytanie nr 27

W rozdziale 5 SWZ punkt 1d Zamawiający napisał:

Wyników badania wielkości zużycia energii elektrycznej [kWh/100km] lub [kWh/km], wykonanych przez jednostkę certyfikowaną dla oferowanego autobusu, zgodnie z wymaganiami określonymi przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego, Union Internationales Transport Publics), w metodyce opracowanej dla przeprowadzania testów zużycia energii elektrycznej w pojazdach elektrycznych, test typu SORT 2 (Znormalizowany Test Jezdny, Standardised On-Road Test, wyd. 2014 r.; UITP Project E-SORT, Cycles for electric vehicles, wyd. 2017 r.), które wykonawca wykorzystał do określenia w ofercie wielkości zużycia energii elektrycznej dla oferowanego autobusu.

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca może załączyć do oferty wyniki badania wielkości zużycia energii elektrycznej [kWh/100km] lub [kWh/km], wykonanych przez jednostkę certyfikowaną dla oferowanego typu autobusu, zgodnie z wymaganiami

określonymi przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego, Union Internationales Transport Publics), w metodyce opracowanej dla przeprowadzania testów zużycia energii elektrycznej w pojazdach elektrycznych, test typu SORT 2 (Znormalizowany Test Jezdny, Standardised On-Road Test, wyd. 2014 r.; UITP Project E-SORT, Cycles for electric vehicles, wyd. 2017 r.), które wykonawca wykorzystał do określenia w ofercie wielkości zużycia energii elektrycznej dla oferowanego autobusu.

Odpowiedź nr 27:

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 28

Prosimy o potwierdzenie, że ilekroć w SWZ jest mowa o rozwiązaniach „zalecanych”, „opcjonalnych” Zamawiający ma na myśli rozwiązania „mile widziane” a nie obligatoryjnie wymagane?

Odpowiedź nr 28:

Zamawiający potwierdza powyższe. Wymagania Zamawiającego wynikają z pozytywnych doświadczeń eksploatacyjnych.

Pytanie nr 30

W zał. nr 4 do SWZ pkt 1.11 Zamawiający napisał:

1.11. Zamawiający wymaga aby zasięg na w pełni naładowanych bateriach trakcyjnych, w całym okresie eksploatacji, wynosił co najmniej tyle, ile zostało zagwarantowane przez Wykonawcę, z zaznaczeniem że minimalne zasięgi wynoszą:

Zadanie I – minimum 300 km,

Zadanie II – minimum 300 km.

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie zasięgu na w pełni naładowanych bateriach trakcyjnych, w całym okresie eksploatacji, na minimum 270 km. W rzeczywistości autobusy będą posiadały większy zasięg jak wnioskowane min. 270km, który to min. zasięg dotyczy zawsze skrajnie niekorzystnych warunków pogodowych i komunikacyjnych, które to warunki występują w polskiej strefie klimatycznej bardzo sporadycznie.

Zamawiający bardzo mocno punktuje minimalny zasięg co skłoni potencjalnych wykonawców do zaoferowania wyższych przebiegów, ale dopuszczenie minimalnego zasięgu na poziomie min. 270 km znacznie zwiększy konkurencyjność oraz potencjalną ilość ofert przetargowych.

Odpowiedź nr 30:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 31

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ – wzór umowy, par. 4 ust. 3, napisał:

1. Wykonawca zobowiązany jest do przeszkolenia dziesięciu osób, pracowników Zamawiającego, instruktorów nauki jazdy lub wybranych kierowców, w zakresie prawidłowego, bezpiecznego oraz ekonomicznego eksploataowania autobusu, będącego przedmiotem dostawy, oraz 15 pracowników zaplecza technicznego. Koszty oddelegowania swoich pracowników pokrywa Zamawiający.

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku wygrania obydwu części zamówienia warunek zostanie spełniony jak Wykonawca przeszkoli łącznie dziesięciu osób, pracowników Zamawiającego, instruktorów nauki jazdy lub wybranych kierowców, w zakresie prawidłowego, bezpiecznego oraz ekonomicznego eksploataowania autobusu, będącego przedmiotem dostawy, oraz 15 pracowników zaplecza technicznego.

Odpowiedź nr 31:

Wykonawca zobowiązany jest do przeszkolenia dziesięciu osób, pracowników Zamawiającego, instruktorów nauki jazdy lub wybranych kierowców, w zakresie prawidłowego, bezpiecznego oraz ekonomicznego eksploataowania autobusu, będącego przedmiotem dostawy, oraz 15 pracowników zaplecza technicznego dla każdego zadania osobno.

Pytanie nr 32

Zamawiający w rozdziale 5 SWZ, punkt 1c napisał:

c) Opisu technicznego oferowanego autobusu, sporządzonego zgodnie ze wzorem stanowiącym załącznik nr 1.7.1 dla Zadania I oraz 1.7.2 dla Zadania II, do SWZ. Opis techniczny wraz z wymaganymi rysunkami, opracowany w języku polskim, musi być dostarczony w postaci elektronicznej, Zalecane jest załączenie posiadanych przez Wykonawcę prospektów handlowych oferowanego autobusu (w postaci elektronicznej w formacie .pdf).

Prosimy o potwierdzenie, że wymóg dołączenia prospektów handlowych jest zalecany a nie wymagany.

Odpowiedź nr 32:

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 33

W załączniku nr 4 do SWZ w punkcie 3.1.16, Zamawiający napisał:

wzorcową Instrukcję obsługi autobusu przeznaczoną dla kierowcy; Instrukcja obsługi musi być dostosowana do oferowanej kompletacji autobusów i powinna omawiać szczegółowo obsługę wszystkich urządzeń, elementów sterujących i kontrolno-diagnostycznych oraz wszystkich urządzeń dodatkowych i systemów elektronicznych zamontowanych w autobusie. Zamawiający dopuszcza dostarczenie tymczasowo standardowej Instrukcji obsługi oferowanego typu autobusu posiadanej przez Wykonawcę, wraz z zobowiązaniem niezwłocznego dostosowania jej do oferowanej kompletacji autobusów zgodnie z wymaganiami Zamawiającego. W takim przypadku, Wykonawca będzie zobowiązany do

dostarczenia Zamawiającemu wzorcowej Instrukcji obsługi przeznaczonej dla kierowcy, nie później niż na 4 tygodnie przed terminem pierwszej dostawy.

Zwracamy się z wnioskiem o skrócenie terminu 4 tygodni, na termin nie później niż na 2 tygodnie przed terminem pierwszej dostawy.

Odpowiedź nr 33:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku.

Pytanie nr 34

Zamawiający w załączniku 1.7.1, 1.7.2 oraz 1.8.1., 1.8.2. do SWZ wymaga podania danych:

Masa własna autobusu	mm
Nacisk na oś przednią dla masy własnej	kg
Nacisk na oś tylną (napędową) dla masy własnej	kg

W prowadzonym poprzednio przez Zamawiającego postępowaniu nr 62/NT/AB/23 na zakup i dostawę 30 szt. autobusów elektrycznych klasy maxi (12m), Zamawiający odstąpił od podania ww. danych.

Dokładne dane znane są dopiero po wyprodukowaniu i zważeniu pojazdu dlatego prosimy o odstąpienie od wymogu podawania powyższych danych lub potwierdzenie, że ww. dane podane w ofercie oraz w dokumentacji są danymi szacowanymi.

Odpowiedź nr 34:

Wykonawca może wypełnić przedmiotową tabelę w oparciu o prospekt handlowy oferowanego przez siebie modelu. Ponadto Zamawiający dokonuje modyfikacji jednostki parametru masa własna.

Pytanie nr 35

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ – wzór umowy, paragraf 3 napisał:

§3

Dostawa autobusów

2. Dostawa autobusów nastąpi partiami, zgodnie z poniższym harmonogramem:

<i>nr partii dostawy</i>	<i>liczba autobusów [szt.]</i>	<i>termin dostawy¹ wg oferty</i>
1.		

¹daty w harmonogramie będą wyliczone na podstawie terminów dostawy w ofercie, określonych w tygodniach w odniesieniu do daty podpisania niniejszej umowy oraz dostosowane do liczby oraz układu dni roboczych i dni świątecznych w danym tygodniu, z uwzględnieniem zapisów zawartych w ust. 4.

Czy Zamawiający wyrazi zgodę aby Wykonawca nie musiał podawać w ofercie harmonogramu dostaw, a zostanie on uzgodniony po podpisaniu umowy?

Na etapie składania ofert jest wręcz niemożliwe podanie tak szczegółowego harmonogramu dostaw które będą realizowane dopiero w 2026r.

Odpowiedź nr 35:

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe i podtrzymuje swoje zapisy o terminie produkcji pojazdów, ponadto wskazuje, że w formularzu oferty wykonawca nie deklaruje terminów dostaw.

Pytanie nr 36

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ - wzór umowy w § 2 ust. 12 napisał:

12. W przypadku wystąpienia do Zamawiającego przez organy skarbowe z jakimikolwiek wezwaniami do wypełnienia obowiązków podatkowych wynikających z działania lub zaniechania Zleceniobiorcy lub jego dostawców oraz podwykonawców, Wykonawca zobowiązuje się do całkowitego zaspokojenia ewentualnych zobowiązań Zamawiającego wobec organów skarbowych z tego tytułu, na pierwsze wezwanie Zamawiającego

Prosimy o rozważenie czy w drugim wierszu ww. ustępu, zamiast „Zleceniobiorcy” nie powinien być wpisany „Wykonawca”?

Odpowiedź nr 36:

Zamawiający przychylił się do wniosku i skoryguje ww. zapis.

Pytanie nr 37

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ - wzór umowy w § 2 ust. 14 napisał:

14. W przypadku złożenia przez Wykonawcę nieprawdziwych oświadczeń lub dokumentów związanych z zawarciem niniejszej umowy, bądź niewykonywania lub nienależytego wykonywania zobowiązań podatkowych, Zamawiający niezależnie od uprawnienia do odstąpienia od Umowy, o którym mowa w ust. 9, ma prawo żądać od Wykonawcy zapłaty kary umownej w wysokości 1 % wynagrodzenia Wykonawcy, o którym mowa w § 2 ust. 2 Umowy.

Wykonawca nie zakłada wystąpienia powyższych okoliczności, jednakże biorąc pod uwagę wysoką wartość umowy zwracamy się z wnioskiem o obniżenie kary umownej o połowę tj. do wysokości 0,5% wynagrodzenia Wykonawcy, o którym mowa w § 2 ust. 2 Umowy.

Odpowiedź nr 37:

Zamawiający przychylił się do wniosku i dokonuje zmiany w powyższym zakresie ustanawiając wysokość kary umownej do wartości 0,75%.

Pytanie nr 38

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ - wzór umowy w § 3 ust. 5 napisał:

5. Przekazanie i odbiór autobusów odbędzie się w miejscu wskazanym przez Wykonawcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (siedziba Wykonawcy lub serwis Wykonawcy; wszystkie czynności formalne związane z ewentualnym przekroczeniem granicy leżą po stronie Wykonawcy), przy udziale upoważnionych przedstawicieli Stron. Jeżeli odległość między miejscem odbioru autobusów, a siedzibą Zamawiającego będzie większa niż maksymalny zasięg autobusu, możliwy do uzyskania na naładowanych w pełni bateriach trakcyjnych, Wykonawca jest zobowiązany dostarczyć własnymi siłami i na własny koszt odebrane autobusy do siedziby Zamawiającego.

Zwracamy się z wnioskiem o możliwość zmiany tego ustępu na następującą treść: „Przekazanie i odbiór autobusów odbędzie się na miejscu wskazanym przez Wykonawcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy udziale upoważnionych przedstawicieli Stron.”

Odpowiedź nr 38:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 39

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ - wzór umowy w § 3 ust. 7 napisał:

7. Wszelkie stwierdzone niezgodności podstawionych do odbioru autobusów z postanowieniami Umowy, mogą być przyczyną odmowy dokonania ich odbioru i podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego, o którym mowa w ust. 6, co musi zostać potwierdzone na piśmie. W takim przypadku uznaje się, że autobusy nie zostały dostarczone z przyczyn za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca.

Zwracamy się z wnioskiem o dodanie zdania na końcu ustępu: „Przyczynami odmowy, o której mowa powyżej, nie mogą być drobne usterki bądź niedociągnięcia, które nie mają wpływu na normalne funkcjonowanie autobusu. Takie usterki bądź niedociągnięcia Wykonawca naprawi w najkrótszym możliwym terminie.”

Odpowiedź nr 39:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 40

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ – wzór umowy w § 3 ust. 12.3 napisał:

12.3. Wszelkie stwierdzone podczas testów, o których mowa w ust. 12.2., niezgodności z postanowieniami Umowy urządzeń elektronicznych podstawionego do testów autobusu, mogą być przyczyną odmowy przystąpienia do odbiorów pozostałych autobusów i podpisania protokołów zdawczo-odbiorczych, o których mowa w ust. 6. Stwierdzenie nieprawidłowości oraz podjęcie decyzji o odmowie przystąpienia do odbiorów musi zostać potwierdzone na piśmie przez Zamawiającego. W takim przypadku uznaje się, że autobusy nie zostały dostarczone z przyczyn za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca.

Zwracamy się z wnioskiem o dodanie zdania na końcu ww. ustępu: „Przyczynami odmowy, o której mowa powyżej, nie mogą być drobne usterki bądź niedociągnięcia, które nie mają wpływu na normalne funkcjonowanie autobusu. Takie usterki bądź niedociągnięcia Wykonawca naprawi w najkrótszym możliwym terminie.”

Odpowiedź nr 40:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 41

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ wzór umowy w § 5 ust. 1 punkt 1 napisał:

§5

Kary umowne

Wykonawca zobowiązuje się zapłacić Zamawiającemu następujące kary umowne:

1.1. w przypadku odstąpienia od Umowy przez Zamawiającego z powodu okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca, w wysokości 10% całkowitej wartości Umowy brutto, określonej w §2 ust. 2,

W ustępie 5 paragrafu 5 Zamawiający napisał:

5. łączna maksymalna wysokość kar umownych, których mogą dochodzić Strony nie może przekroczyć 10% wartości brutto umowy.

1. Zwracamy się z wnioskiem o obniżenie wysokości kary umownej z ust.1 punkt 1 z 10% do 7%.

2. Powyższe kary umowne naliczane są od wartości brutto. W ocenie Wykonawcy taki model naliczania kar umownych, przyjmujący jako podstawę wyliczenia kary umownej od wartości brutto a nie netto, jest sprzeczny z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie Prawa zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, a w konsekwencji będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego. W konsekwencji spowoduje to, że kary umowne przez niego płacone będą niższe niż w przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę § 5 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych kwoty wartości Umowy netto

Odpowiedź nr 41:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 42

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ - wzór umowy w § 5 ust. 1 pkt 2 napisał:

1.2. za zwłokę w dostarczeniu danej partii autobusów, licząc łącznie karę od każdego nie dostarczonego w terminie autobusu z danej partii, za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu danego autobusu od terminu dostawy partii określonego w §3 ust. 1 do faktycznego terminu odbioru wg. podpisanego protokołu zdawczo-odbiorczego, w wysokości:

- 1.2.1. 1.000 PLN dla każdego z pierwszych 14 dni opóźnienia,
- 1.2.2. 2.000 PLN dla każdego dnia od 15 do 30 dnia opóźnienia,
- 1.2.3. 5.000 PLN dla 31 dnia i każdego następnego dnia opóźnienia,

Zwracamy się z wnioskiem o możliwość obniżenia kar umownych na następujące:

- 500 PLN dla każdego z pierwszych 14 dni opóźnienia,
- 1.000 PLN dla każdego dnia od 15 do 30 dnia opóźnienia,
- 3.000 PLN dla 31 dnia i każdego następnego dnia opóźnienia,

Odpowiedź nr 42:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ z uwagi na konieczność rozliczenia dofinansowania w określonym terminie.

Pytanie nr 43

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ - wzór umowy w § 5 ust. 1 pkt 3 napisał:

2.3. za zwłokę w dostarczeniu kompletu urządzeń elektronicznych i oprogramowania do testów lub autobusu testowego w stosunku do terminów określonych odpowiednio w §3 ust. 12.1 i 12.2, w wysokości 1.000 PLN, za każdy dzień zwłoki.

Zwracamy się z wnioskiem o możliwość obniżenia kary umownej do poziomu 500,00 zł

Odpowiedź nr 43:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 44

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ - wzór umowy w § 5 ust. 1 pkt 4 napisał:

1.4. za zwłokę w dostarczeniu dokumentacji w wysokości 1.000,- PLN, słownie: tysiąc PLN za każdy dzień, za każdy typ dokumentacji.

Zwracamy się z wnioskiem o możliwość obniżenia kary umownej do poziomu 500,00 zł

Odpowiedź nr 44:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 45

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ -wzór umowy w § 5 ust. 3 napisał:

Zamawiający może dochodzić, na zasadach ogólnych, odszkodowania przewyższającego kary umowne.

Zwracam się z wnioskiem o usunięcie ww. zapisu. Kary umowne zostały uregulowane szczegółowo i w takich wysokościach, które w pełni zabezpieczają interes Zamawiającego, a takie postanowienie o możliwości dochodzenia kwot ponad kary sprawiają, że Wykonawca nie jest w stanie ocenić ryzyk w sposób odpowiedni.

Odpowiedź nr 45:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 46

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ – wzór umowy, w paragrafie 2 ust. 15 napisał:

15. Zamawiający jest uprawniony do potrącenia kary umownej z wynagrodzenia Wykonawcy, a jeżeli to nie będzie możliwe Wykonawca zobowiązany będzie do zapłaty kary w terminie 30 dni od daty otrzymania wezwania w formie noty księgowej

Zwracamy się z wnioskiem aby kara umowna była płacona przez Wykonawcę tylko na podstawie noty księgowej.

Odpowiedź nr 46:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 47

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ -wzór umowy w § 7 ust. 2.1.3 napisał:

2.1.3. Strona dotknięta działaniem siły wyższej jest zobowiązana do powiadomienia o tym fakcie w ciągu jednego dnia roboczego drugiej Strony, pod rygorem braku możliwości powoływania się na klauzulę siły wyższej. Strony zobowiązują się do podjęcia niezwłocznych działań, mających na celu określenie sposobu rozwiązania zaistniałej sytuacji, w celu wykonania postanowień Umowy;

Zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie terminu informowania o sile wyższej do 21 dni roboczych.

W przypadku wystąpienia siły wyższej w pierwszej kolejności Wykonawca będzie zabezpieczał realizację umowy a w następnym kroku, dokona formalności związanych z zawiadomieniem Zamawiającego.

Odpowiedź nr 47:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 48

Zamawiający w § 7 ust. 6 przewidział klauzulę waloryzacyjną zwracamy się z wnioskiem o rozważenie przez Zamawiającego wprowadzenia następującej klauzuli waloryzacyjnej.

Ust. 1

Wynagrodzenie Wykonawcy wskazane w §. 2 Umowy (dalej: Wynagrodzenie) będzie podlegało podwyższeniu w następujący sposób.

Ust. 2

- 1) 50% Wynagrodzenia Wykonawcy nie podlega waloryzacji, pozostaje stałe.
- 2) 35% Wynagrodzenia Wykonawcy będzie podlegało waloryzacji (podwyższeniu) na podstawie Zharmonizowanego Wskaźnika Cen Konsumpcyjnych publikowanego przez Eurostat dla Unii Europejskiej (27 Państw, od 2020 r., 2015 =100) (dalej: HICP).
- 3) 15% Wynagrodzenia Wykonawcy będzie podlegało waloryzacji (podwyższeniu) na podstawie publikowanego przez Główny Urząd Statystyczny (dalej: GUS) Przeciętnego Miesięcznego Wynagrodzenia Brutto w Sektorze Przedsiębiorstw w Polsce (dalej: Przeciętne Wynagrodzenie).

Wynagrodzenie Wykonawcy będzie obliczane na podstawie następującego wzoru:

Gdzie:

Pn - Wynagrodzenie Wykonawcy po waloryzacji,

Po - Wynagrodzenie Wykonawcy przed waloryzacją,

Wn – procentowy wskaźnik wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy.

Wskaźnik wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy Wn będzie obliczany na podstawie następującego wzoru :

a = 50 %,

b = 35%,

c = 15%.

Gdzie:

HICPo – jest średnią arytmetyczną miesięcznych wskaźników HICP za ostatnich 12 miesięcy:

- przed dniem podpisania Umowy, w przypadku pierwszej waloryzacji (z zastrzeżeniem ustępu 3 poniżej), lub
- przed datą ostatniej waloryzacji, w przypadku kolejnych waloryzacji.

HICPn - jest średnią arytmetyczną ostatnich 12 (dwunastu) miesięcznych wskaźników HICP opublikowanych przed miesiącem, w którym dokonywana jest waloryzacja.

Ro – jest średnią arytmetyczną miesięcznych wartości Przeciętnego Wynagrodzenia za ostatnich 12 miesięcy:

- przed dniem podpisania Umowy, w przypadku pierwszej waloryzacji (z zastrzeżeniem ustępu 3 poniżej), lub
- przed datą ostatniej waloryzacji, w przypadku kolejnych waloryzacji.

Rn – jest średnią arytmetyczną ostatnich 12 (dwunastu) miesięcznych wartości Przeciętnego Wynagrodzenia opublikowanych przed miesiącem, w którym dokonywana jest waloryzacja.

Warunkiem waloryzacji Wynagrodzenia Wykonawcy jest, że każdorazowo, w dniu waloryzacji Wynagrodzenia wartość Wn (procentowego wskaźnika wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy) wyliczona na podstawie powyższego wzoru przekroczy 102 %.

Pierwsza waloryzacja Wynagrodzenia nastąpi nie wcześniej niż 6 miesięcy po podpisaniu Umowy. Kolejne waloryzacje nie mogą następować częściej niż co miesiąc.

Waloryzacja nastąpi na podstawie oświadczenia Strony żądającej zmiany, w którym przedstawi ona wyliczenie Wynagrodzenia Wykonawcy podlegającego waloryzacji w oparciu o postanowienia niniejszego artykułu.

Maksymalne podwyższenie Wynagrodzenia Wykonawcy na podstawie niniejszego postanowienia nie będzie mogło przekroczyć 50 % Wynagrodzenia Wykonawcy.

Ust. 3

Jeżeli Umowa została zawarta po upływie 180 dni od dnia upływu terminu składania ofert, początkowym terminem ustalenia zmiany Wynagrodzenia jest dzień otwarcia ofert.

Odpowiedź nr 48:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 49

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ -wzór umowy w § 8 ust. 3 napisał:

3. Niezależnie od przypadku opisanego w ust. 1 Zamawiający może odstąpić od Umowy w razie rażącego naruszenia warunków Umowy przez Wykonawcę. Za naruszenie, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, Strony uznają w szczególności zwłokę w rozpoczęciu dostaw autobusów trwającą dłużej niż 30 dni oraz zwłokę w dostarczeniu dokumentacji, o której mowa w §5 ust. 1.4., trwającą dłużej niż 30 dni.

Wykonawca nie przewiduje zwłoki w realizacji dostawy, jednakże termin 30 dni jest stosunkowo krótki zwracamy się z wnioskiem o zmianę zapisów umowy i wydłużenie terminu do 60 dni.

Odpowiedź nr 49:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 50

W większości prowadzonych poprzednio postępowaniach przetargowych Zamawiający wymagał, aby w przedmiocie dostawy udział towarów lub oprogramowania wykorzystywanego w wyposażeniu sieci telekomunikacyjnych pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, przekraczał 50%.

Zamawiający wymagał Oświadczenia, określającego udział towarów pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, w wartości netto oferowanego autobusu; oświadczenie musiało zawierać zestawienie (specyfikację) ww. towarów, z określeniem ich szacunkowej wartości (jednostkowej i łącznej), netto, w PLN lub w % wartości netto oferowanego autobusu oraz kraj pochodzenia danego towaru.

W obecnym postępowaniu Zamawiający nie stawia takich wymogów. Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie powyższego warunku do SWZ, dzięki temu Zamawiającemu zostaną zaoferowane autobusy o standardach jakości wykonania i parametrach, w tym obsłudze posprzedażnej (m.in. kwestie serwisowe) i realizacji dostaw części zamiennych funkcjonujących na rynku Unii Europejskiej.

Nie bez znaczenia jest dofinansowanie zakupu autobusów zeroemisyjnych ze środków unijnych.

Odpowiedź nr 50:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 52

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga zastosowania gniazda NATO do ładowania akumulatorów niskonapięciowych.

Odpowiedź nr 52:

Zamawiający potwierdza powyższe wymaganie.

Pytanie nr 53

W zał. nr1.1. do SWZ rozdział III tabela pkt 17 oraz W zał. nr1..2 do SWZ rozdział III tabela pkt 17 Zamawiający napisał:

klimatyzator z pompą ciepła, czynnik R744, pompa ciepła włączona w układ ogrzewania całego autobusu, o mocy umożliwiającej utrzymanie komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy do temperatury otoczenia -5°C;

Prosimy o dopuszczenie zastosowania pompy ciepła wykorzystującej klasyczny czynnik R134a zamiast CO₂. Czynnik ten jest szeroko stosowany przez wszystkie urządzenia bez pompy ciepła, więc nie wymaga inwestycji w oprzyrządowanie i taka pompa jest lżejsza.

Odpowiedź nr 53:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 54

W zał. nr1.1. do SWZ rozdział III tabela pkt 37 oraz W zał. nr1.2 do SWZ rozdział III tabela pkt 37 Zamawiający napisał:

"wyposażony w dodatkowy system detekcyjny zlokalizowany w lub na baterii trakcyjnej (w lub na każdym packu) sygnalizujący zagrożenie pożarowe poprzez detekcję produktów rozkładu termicznego separatorów, dopuszcza się zastosowanie systemu sygnalizującego zagrożenie pożarowe poprzez detekcję wzrostu temperatury baterii trakcyjnych. System zapewniający stały zdalny (on-line) podgląd stanu detekcji, opis funkcjonalności systemu zostanie ustalony pomiędzy Stronami w trybie roboczym po podpisaniu Umowy."

Zwracamy się z wnioskiem o zrezygnuje z wymogu dotyczącego systemu gaszenia.

Odpowiedź nr 54:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 55

Dotyczy: Załącznika nr 1.1 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, dotyczy 30 szt. elektrycznych autobusów klasy MAXI oraz 1.2 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, dotyczy 50 szt. elektrycznych autobusów przegubowych punktu 4. informacji o stanie baterii i procesie ładowania.

Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym na desce rozdzielczej będzie prezentowana informacja o poziomie naładowania SOC, oraz dystansie możliwym do przejechania?

Odpowiedź nr 55:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 56

Dotyczy: Załącznika nr 1.1 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, dotyczy 30 szt. elektrycznych autobusów klasy MAXI oraz 1.2 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, dotyczy 50 szt. elektrycznych autobusów przegubowych punktu 7. układ kierowniczy.

Czy Zamawiający zaakceptuje diagnostykę układu kierowniczego z poziomu pulpitu kierowcy bez dodatkowego złącza diagnostycznego? Jest to nowsze, powszechnie stosowane rozwiązanie w autobusach elektrycznych najnowszej generacji, które nie wymaga dodatkowych narzędzi diagnostycznych?

Odpowiedź nr 56:

Zamawiający przychylił się do wniosku i dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie nr 57

Dotyczy: Załącznika nr 1.1 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, dotyczy 30 szt. elektrycznych autobusów klasy MAXI oraz 1.2 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, dotyczy 50 szt. elektrycznych autobusów przegubowych punktu 16. wentylacja przestrzeni pasażerskiej.

Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym okno boczne górne jest blokowane innym zamkiem niż typu kwadrat? Wykonawca zapewni odpowiednią ilość kluczy patentowych dających możliwość trwałego zablokowania okna przez kierowcę.

Odpowiedź nr 57:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 58

Dotyczy: Załącznika nr 1.1 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, dotyczy 30 szt. elektrycznych autobusów klasy MAXI oraz 1.2 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, dotyczy 50 szt. elektrycznych autobusów przegubowych punktu 17. urządzenie klimatyzacyjne kabiny kierowcy i przestrzeni pasażerskiej.

Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym niezależne sterowanie pracą i regulacją temperatury do temperatury zadanej w kabinie kierowcy oraz przestrzeni pasażerskiej odbywa się przez pięciostopniową regulację temperatury w kabinie kierowcy?

Odpowiedź nr 58:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 59

Dotyczy: Załącznika nr 1.1 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, dotyczy 30 szt. elektrycznych autobusów klasy MAXI oraz 1.2 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, dotyczy 50 szt. elektrycznych autobusów przegubowych punktu 16. wentylacja przestrzeni pasażerskiej.

Czy Zamawiający potwierdza, że w przypadku braku możliwości zastosowania wywiewników dachowych oraz nawiewów dachowych ze względu na konstrukcję autobusu naturalna wentylacja przestrzeni pasażerskiej odbywać będzie się tylko przez spełniające wymagania Zamawiającego okna boczne? Czy zamawiający wskazując nawiewy dachowe, akceptuje również wentylatory będące częścią pompy ciepła montowanej na dachu?

Odpowiedź nr 59:

Zamawiający potwierdza, że naturalna wentylacja przestrzeni pasażerskiej może odbywać się wyłącznie przez okna boczne przesuwne, a wywiewniki dachowe są rozwiązaniem opcjonalnym. Zamawiający nie akceptuje rozwiązania, w którym wentylatory będą częścią pompy ciepła montowanej na dachu.

Pytanie nr 60

Dotyczy: Załącznika nr 1.1 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, dotyczy 30 szt. elektrycznych autobusów klasy MAXI oraz 1.2 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, dotyczy 50 szt. elektrycznych autobusów przegubowych punktu 17. urządzenie klimatyzacyjne kabiny kierowcy i przestrzeni pasażerskiej. Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym ze względu na zastosowanie czynnika chłodniczego CO² i wysokiego ciśnienia w układzie, odpowiednie szybkozłączne kątowe umożliwiające podłączenie urządzenia do obsługi klimatyzacji będzie się znajdowało blisko urządzenia?

Odpowiedź nr 60:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku z uwagi na stopień skomplikowania obsługi zaproponowanego rozwiązania.

Pytanie nr 61

Dotyczy: Specyfikacji Warunków Zamówienia Rozdział 5. Informacja o przedmiotowych środkach dowodowych Pkt. 1 lit. F. Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu seryjnie produkowany autobus, niebędący prototypem lub produktem jednostkowym, sprzedany na rynku wielu krajów sygnatariuszy Umowy GPA przez ubiegłorocznego lidera pod względem ilości dostarczonych autobusów elektrycznych w Unii Europejskiej, wyprodukowany w kraju niebędącym sygnatariuszem Umowy GPA?

Odpowiedź nr 61:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 62

Dotyczy: Załącznika nr 3 do SWZ – Projekt Umowy, §2, ust. 16.

Wykonawca zwraca się z prośbą o wykreślenie zapisu w sytuacji, gdy Wykonawca nie posiada statusu „dużego przedsiębiorcy”.

Odpowiedź nr 62:

Umowa zostanie odpowiednio dostosowana do sytuacji prawnej przedsiębiorcy.

Pytanie nr 63

Dotyczy: Załącznika nr 3 do SWZ – Projekt Umowy, §2, ust. 11.

Zwracam się z prośbą o usunięcie tego ustępu z Projektu Umowy. Wykonawca nie ma żadnego wpływu na działalność dostawców oraz podwykonawców w zakresie przestrzegania przez nich obowiązków związanych z rozliczeniami z tytułu podatku od towarów i usług. Jest to zupełnie niezależne od Wykonawcy.

Odpowiedź nr 63:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 64

Dotyczy: Załącznika nr 3 do SWZ – Projekt Umowy, §3, ust. 7.

Jako potencjalny Wykonawca zwracam się o nadanie nowego brzmienia ww przepisu: „Stwierdzone istotne wady podstawionych do odbioru autobusów z postanowieniami Umowy, mogą być przyczyną odmowy dokonania ich odbioru i podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego, o którym mowa w ust. 6, co musi zostać potwierdzone na piśmie”. Brak rozróżnienia pomiędzy wadami istotnymi, a nieistotnymi daje Zamawiającemu zbyt dużą swobodę w odmowie odbioru, co może prowadzić do nieuzasadnionych opóźnień.

Odpowiedź nr 64:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 65

Dotyczy: Załącznika nr 3 do SWZ – Projekt Umowy, ust 12 pkt 12.3.

Każde stwierdzenie nieprawidłowości w autobusie, nawet jeśli są to drobne niezgodności, może prowadzić do odmowy odbioru kolejnych partii. Brak rozróżnienia pomiędzy wadami istotnymi a nieistotnymi daje Zamawiającemu zbyt dużą swobodę w odmowie odbioru kolejnych partii, co może prowadzić do nieuzasadnionych opóźnień.

Odpowiedź nr 65:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 66

Dotyczy: Załącznika nr 1.1 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, dotyczy 30 szt. elektrycznych autobusów klasy MAXI oraz 1.2 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, dotyczy 50 szt. elektrycznych autobusów przegubowych punktu 41. panele fotowoltaiczne.

Czy zamawiający uzna warunek za spełniony jeżeli autobus będzie wyposażony w panele fotowoltaiczne na dachu, włączone w instalację elektryczną autobusu, bez możliwości odczytu danych wyprodukowanej energii przez system paneli fotowoltaicznych?

Odpowiedź nr 66:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 69

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 4. Informacja o stanie baterii i procesie ładowania.

W autobusach Wykonawcy nie jest podawane całkowite (tj. liczone od początku życia pojazdu) zużycie energii, aktualna rzeczywista pojemność baterii trakcyjnych czy liczba zrealizowanych cykli ładowania na głównej desce rozdzielczej kierowcy. W opinii Wykonawcy zużycie takie jest trudne w interpretacji, ze względu na to, że baterie ulegają rozładowywaniu również w czasie postoju, nawet przy wyłączeniu odbiorników prądu, co

uniemożliwia wiarygodne odniesienie ubytku energii do przejechanych kilometrów w zakresie całego życia pojazdu.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o zaakceptowanie, jako rozwiązania równoważnego, panelu dostępnego online (w portalu Wykonawcy przeznaczonym dla Klientów), w którym dostępne są dane dotyczące średniego zużycia odniesionego do ostatnio przejechanych przez autobus kilometrów, co zapewnia możliwość np. podglądu zużycia energii w wybranym okresie na autobus. Proces starzenia się baterii, związany z zużyciem energii, mierzalny i określony jest w autobusach Wykonawcy za pomocą warsztatowego komputera diagnostycznego.

Odpowiedź nr 69:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 70

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 4. Informacja o stanie baterii i procesie ładowania.

W autobusach Wykonawcy, wskazanie stanu ostrzegawczego poziomu naładowania baterii i stanu krytycznego, sygnalizowane jest na jednym z zaprogramowanych do wyboru poziomów, tj. 20 % , 15% i 10% dostępnej energii.

Prosimy Zamawiającego o zaakceptowanie takiego rozwiązania.

Odpowiedź nr 70:

Zamawiający informuje, że ww. parametry zostaną ustalone w trybie roboczym na etapie tworzenia dokumentacji przed dostawą pierwszej partii autobusów.

Pytanie nr 71

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 4. Informacja o stanie baterii i procesie ładowania.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o zaakceptowanie rozwiązania, w którym na desce rozdzielczej podczas ładowania baterii będą wyświetlane dla kierowcy niezbędne informacje o zachodzącym procesie ładowania, w tym stan naładowania baterii a także informacja o pozostałym, potrzebnym czasie do naładowania baterii do 100%.

Odpowiedź nr 71:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje SWZ.

Pytanie nr 73

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 16. Wentylacja przestrzeni pasażerskiej.

W związku z zabudową na dachu pojazdu elementów trakcyjnych układu wysokonapięciowego, systemu ładowania oraz układu klimatyzacji pozostaje ograniczona przestrzeń do zabudowy innych komponentów.

Czy w związku z powyższym Zamawiający dopuści technologiczne, przewidziane przepisami dla autobusów klasy I, rozwiązanie w którym pojazd nie będzie posiadał uchylnych wywietrzników dachowych, natomiast naturalna wentylacja powietrza będzie zagwarantowana przez duże okna uchylne oraz wysoce wydajny system wentylacji, który zintegrowany z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej?

Odpowiedź nr 73:

Zamawiający przychylił się do wniosku w kwestii uchylnego wywietrznika dachowego, natomiast nie dopuszcza okien uchylnych.

Pytanie nr 74

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 17. Urządzenie klimatyzacyjne kabiny kierowcy i przestrzeni pasażerskiej.

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o zaakceptowanie rozwiązania, w którym moc ogrzewania pompą ciepła, będzie wynosiła 17 kW nawet przy temperaturze -10°C.

Odpowiedź nr 74:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje SWZ.

Pytanie nr 75

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 18. Układ elektryczny.

Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym wielkość wyświetlacza będzie wynosić 4,7 cala? Wyświetlacz ten zabudowany jest centralnie na pulpicie kierowcy i zapewnia kierowcy dzięki wysokiej rozdzielczości możliwość doskonałego odczytu na wskaźnikach wszystkich parametrów.

Ponadto z wyświetlaczy takich korzysta już Zamawiający w eksploatowanych w swojej flocie autobusach.

Odpowiedź nr 75:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje SWZ.

Pytanie nr 77

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 22. Drzwi pasażerskie.

Zwracamy się do zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania, w którym drugie drzwi będą samoczynnie ryglowane przez sam mechanizm drzwi bez konieczności ryglowania drzwi zamkiem mechanicznym przez kierowcę czy osoby z obsługi technicznej.

Odpowiedź nr 77:

Zamawiający przychylił się do wniosku przy zachowaniu aktualnych na dzień dostarczenia autobusu, regulacji prawnych w tym zakresie.

Pytanie nr 78

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 23. Sterowanie drzwiami pasażerskimi.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania, w którym zmiana czasu po którym będzie następowało automatyczne zamykanie drzwi, w przypadku wystąpienia takiej potrzeby byłaby realizowana w oparciu o zmianę oprogramowania sterowania drzwiami.

Odpowiedź nr 78:

Zamawiający przychylił się do wniosku i dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie nr 79

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 23. Sterowanie drzwiami pasażerskimi.

Czy Zamawiający potwierdzi spełnienie wymagań technicznych autobusów, jeżeli przyciski do otwierania drzwi na zewnątrz autobusu będą umieszczone przy drzwiach oraz ze względów bezpieczeństwa pasażerów system awaryjnego otwierania drzwi będzie umieszczony bezpośrednio w pobliżu drzwi, tuż obok przycisków do otwierania drzwi przez pasażerów?

Odpowiedź nr 79:

Zamawiający przychylił się do wniosku za wyjątkiem D2 przy jednoczesnym spełnianiu Regulaminu nr 107 EKG ONZ.

Pytanie nr 80

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 23. Sterowanie drzwiami pasażerskimi.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o zaakceptowanie rozwiązania, w którym, w przypadku drzwi otwieranych na zewnątrz przycisk zostanie zabudowany wewnątrz

autobusu na poręczy znajdującej się przed drugimi drzwiami w bezpośrednim sąsiedztwie tych drzwi.

Lokalizacja przycisku pozwoli na bezkolizyjne i komfortowe korzystanie z niego przez pasażerów nawet gdy drzwi drugie będą otwarte.

Odpowiedź nr 80:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 82

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 24. Kabina kierowcy.

Prosimy Zamawiającego o zaakceptowanie rozwiązania, w którym sterowanie skrzydłem pierwszych drzwi realizowane jest poprzez blokowanie odpowiedniej połówki drzwi co w pełni spełnia wymagania Zamawiającego zachowując wszystkie pozostałe funkcjonalności.

Odpowiedź nr 82:

Zamawiający przychyła się do wniosku i dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie nr 83

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 24. Kabina kierowcy.

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o dopuszczenie w autobusie mikrofonu zabudowanego na elastycznym wysięgniku, z którego korzystanie przez kierowcę nie wymaga zmiany pozycji ciała w czasie wygłaszania komunikatów oraz można idealnie dopasować jego pozycję względem lokalizacji głowy kierowcy, tym samym nie stwarza bezpośrednio sytuacji wpływających negatywnie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym do których może dochodzić w czasie korzystania z mikrofonu.

Stosowana w naszych autobusach zabudowa mikrofonu spełnia wszystkie wymogi w zakresie bezpieczeństwa i certyfikacji urządzenia oraz zapewnia najlepszą jakość komunikatów, a także zapobiega zbieraniu dźwięków i szumów z otoczenia jak to ma miejsce w przypadku mikrofonów zabudowanych na stałe zawsze w większej odległości od kierowcy.

Odpowiedź nr 83:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 86

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 28. Nadwozie.

Czy Zamawiający dopuści zamontowane przy drzwiach wejściowych do autobusu ścianki działowe tzw. wiatrochrony, oddzielające miejsca pasażerskie od strefy drzwi wykonane z bezpiecznego szkła z wtrąceniami na powierzchni całej szyby o kształcie małych, średnich i dużych kropek koloru matowego jednocześnie zapewniających również możliwość patrzenia przez te szyby.

Odpowiedź nr 86:

Zamawiający przychylił się do wniosku i dopuści ww. rozwiązanie.

Pytanie nr 87

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 29. Zaawansowane systemy wspomagania kierowcy, systemy cyber – bezpieczeństwa.

Zabudowane w autobusie zaawansowane systemy wspomagania kierowcy oraz systemy cyber-bezpieczeństwa wymagane prawem na terenie Unii Europejskiej, mające na celu w szczególności bezpieczne przewożenie pasażerów, nie pozwalają i nie dopuszczają możliwości ich wyłączenia.

Tylko sprawne działanie wszystkich systemów gwarantuje pełne bezpieczeństwo przewożonych pasażerów. Wyłączanie pojedynczych systemów w znaczącym stopniu je ogranicza.

Jedynie, prawnie dopuszczalne jest wyłączenie czasowe niektórych „drugorzędnych” systemów wspomagania, jak np. „przerwa na kawę – kierowca zmęczony”.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o rezygnację z wymogu możliwości wyłączenia wszystkich systemów osobno.

Odpowiedź nr 87:

Zamawiający przychylił się do wniosku i dopuszcza zaproponowane rozwiązanie pod warunkiem zachowania aktualnych na dzień dostarczenia autobusu, regulacji prawnych i homologacyjnych w tym zakresie.(przy zachowaniu możliwości regulacji serwisowych).

Pytanie nr 88

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 37. System wykrywania pożaru, system gaszenia.

Producent implementował do konstrukcji autobusu elektrycznego szereg rozwiązań mających na celu zagwarantowanie optymalnych warunków pracy agregatów (ciągłe monitorowanie temperatur ich pracy) oraz zachowanie jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Silniki trakcyjne, umieszczone w osi napędowej, chłodzone są cieczą w sposób ciągły. Dodatkowo zastosowano system monitoringu i detekcji nadmiernego grzania się poszczególnych ogniw. Nadmierne grzanie się pojedynczego ogniwa, powoduje odłączenie całego paku baterii, gdy tylko wystąpi takie zagrożenie.

Układ gaszenia w naszych autobusach obejmuje agregat (urządzenie) grzewczy, który jest zasilany paliwem ciekłym (olej napędowy).

Na rynku pojazdów elektrycznych, w tym także autobusów nie są montowane przez producentów autobusów skuteczne systemy gaszenia ponieważ takie systemy na dzień dzisiejszy nie istnieją. Służby ratownicze w przypadkach wystąpienia pożaru akumulatorów jedynie pozwalają na kontrolowane wypalenie się do końca magazynów energii, gdyż nawet one nie dysponują odpowiednim sprzętem, aby je skutecznie ugasić.

W naszych autobusach zastosowano filozofię maksymalnego uniknięcia sytuacji, które mogły by prowadzić do pożaru, odcinając już na poziomie jedynie podwyższonej temperatury pracy pojedynczego ogniwa cały pak baterii z odpowiednim komunikatem na pulpicie kierowcy w celu serwisowym oraz odpowiednie komunikatu za pośrednictwem tzw. „chmury” do odpowiedniej osoby nadzoru ruchu. Możliwość technicznego wykluczenia pożaru według nas jest dużo bardziej zasadna i efektywna, niż oferowanie pozornych rozwiązań, które w praktyce niewiele przyniosą, a jedynie sprawiają wrażenie swojej skuteczności.

Odpowiedź nr 88:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ. Odpowiednie zapisy znajdują się w pkt Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 37.

Pytanie nr 89

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 37. System wykrywania pożaru, system gaszenia. Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie, że wymagając system wykrywania pożaru i automatyczny system gaszenia obejmujący silnik napędowy, węzownicę chłodzącą, miał na myśli przestrzeń zamontowanego w nadwoziu autobusu silnika centralnego, oraz że wymóg nie dotyczy chłodzonych cieczą silników trakcyjnych w osi napędowej, zintegrowanych z niezabudowanym bezpośrednio we wnętrzu nadwozia mostem napędowym.

Odpowiedź nr 89:

Zamawiający potwierdza powyższe uwzględniając zapisy SWZ.

Pytanie nr 91

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. do SWZ, Pkt. VI. Kolorystyka, powłoki lakiernicze, oznakowanie, pkt. 2.

Czy Zamawiający dopuści, ze względów technicznych budowy nowego rodzaju sufitu oraz wewnętrznych klap bocznych sięgających do samych okien, listwy aluminiowe zamontowane wzdłużnie na całej długości autobusu (po obydwu zewnętrznych stronach sufitu), w kolorze ciemno – czerwonym do których są mocowane również poręcze pionowe, spełniające wymagania estetyczne Zamawiającego?

Odpowiedź nr 91:

Zamawiający przychylił się do wniosku i dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie nr 92

Dotyczy: Załącznik nr 1.2 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 41. Panele fotowoltaiczne.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o odstąpienie od wymogu wyposażenia autobusu w panele fotowoltaiczne, umieszczone na dachu, włączone w instalację elektryczną autobusu, służące do ograniczenia zużycia energii przez pojazd, wyposażone w przetwornicę napięcia, z możliwością odczytu danych dotyczących wyprodukowanej energii przez system paneli fotowoltaicznych.

Odpowiedź nr 92:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 93

W SWZ rozdział 21 pkt.1. Zamawiający napisał:

1. Zamawiający będzie wymagał od Wykonawcy, którego oferta zostanie wybrana, wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 5% ceny całkowitej brutto podanej w ofercie.

Zgodnie z artykułem 452 ust. 1 ustawy Prawo Zamówień Publicznych:

Zabezpieczenie ustala się w wysokości nieprzekraczającej 5% ceny całkowitej podanej w ofercie albo maksymalnej wartości nominalnej zobowiązania zamawiającego wynikającego z umowy.

Czy Zamawiający zgodzi się na zmniejszenie wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy do wartości 3%?

Zwiększenie wartości zabezpieczenia należytego wykonania umowy powoduje podwyższenie kosztów zrealizowania umowy co przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z danym kontraktem.

Odpowiedź nr 93:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 94

W Zał. nr 3 do SWZ §4 ust.3 Zamawiający napisał:

Wykonawca zobowiązany jest do przeszkolenia dziesięciu osób, pracowników Zamawiającego, instruktorów nauki jazdy lub wybranych kierowców, w zakresie prawidłowego, bezpiecznego oraz ekonomicznego eksploataowania autobusu, będącego przedmiotem dostawy, oraz 15 pracowników zaplecza technicznego. Koszty oddelegowania swoich pracowników pokrywa Zamawiający.

1. Prosimy o potwierdzenie, że osoby delegowane do przeszkolenia i do pracy przy zamówionych autobusach, w zależności od rodzaju szkolenia, będą posiadały aktualne uprawnienia SEP do 1 kV w zakresie eksploatacji i dozoru instalacji elektrycznych.
2. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku braku posiadania odpowiednich uprawnień Zamawiający poniesie koszt uzyskania uprawnień elektrycznych SEP do 1kV dla wskazanych pracowników zaplecza technicznego
3. Prosimy o potwierdzenie, że personel Zamawiającego delegowany do szkoleń w zakresie obsługi technicznej systemu klimatyzacji będzie posiadał ważne uprawnienia zgodne z rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 1 lipca 2022 r. w sprawie szczegółowych zasad stwierdzania posiadania kwalifikacji przez osoby zajmujące się eksploatacją urządzeń, instalacji i sieci Dz.U. 2022 poz. 1392, niezbędne przy eksploatacji urządzeń chłodniczych, klimatyzacyjnych i wentylacyjnych oraz w zakresie ustawy o substancjach zubożających warstwę ozonową oraz ustawy o fluorowanych gazach cieplarnianych.
4. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodzi się na przeszkolenie dwóch pracowników z zakresu diagnostyki, do której wykonania potrzebne jest oprogramowanie oparte na licencji imiennej. Koszt szkoleń przeprowadzonych przez poddostawców wiąże się ze znaczącym wzrostem ceny oferty.

Odpowiedź nr 94:

Zamawiający:

1. potwierdza, że jego pracownicy posiadają niezbędne i aktualne uprawnienia i upoważnienia SEP do 1 kV w zakresie eksploatacji i/lub dozoru instalacji elektrycznych,
2. potwierdza powyższe,
3. potwierdza, że jego pracownicy posiadają niezbędne i aktualne uprawnienia zgodne z rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 1 lipca 2022 r. w sprawie szczegółowych zasad stwierdzania posiadania kwalifikacji przez osoby zajmujące się eksploatacją urządzeń, instalacji i sieci (Dz.U. 2022 poz. 1392), niezbędne przy eksploatacji urządzeń chłodniczych, klimatyzacyjnych i wentylacyjnych oraz w zakresie ustawy o substancjach zubożających warstwę ozonową oraz ustawy o fluorowanych gazach cieplarnianych,
4. zgadza się na powyższe z zastrzeżeniem, że liczba osób oraz koszty szkolenia zostaną ustalone z Zamawiającym w trybie roboczym przed pierwszą dostawą autobusów.

Pytanie nr 95

W Zał. nr 1.1 oraz 1.2 do SWZ roz. IV ust.2 Zamawiający napisał:

Trwałość baterii trakcyjnej w okresie w okresie 10 lat lub uzyskanie przebiegu 700.000km w zależności co nastąpi wcześniej: lub do spadku pojemności nie większej niż do poziomu 80% wartości początkowej, przy przebiegach rocznych autobusu ok. 70.000 km, przy ładowaniu mocą o wartości 120 kW,

Prosimy o potwierdzenie, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii, kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego, niezależnie czy i ile razy były wymieniane poszczególne elementy systemu.

Odpowiedź nr 95:

Zamawiający potwierdza powyższa za wyjątkiem deklaracji o trwałości baterii dłuższej niż 10 lat, a wszystkie elementy magazynu energii ze względu na brak możliwości ich identyfikacji traktowane są jako moduł (tj. pack baterijny). Wobec czego podlegają zasadom określonym w umowie serwisowej.

Pytanie nr 96

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §2 ust. 2 punkt 2.5 Zamawiający napisał:

Nieuzyskanie gwarantowanego wskaźnika gotowości technicznej będzie skutkowało naliczeniem przez ZAMAWIAJĄCEGO kary umownej w wysokości 4.858,33 złotych za każdy dzień i każdy autobus wyłączony z ruchu powodujący nieuzyskanie ww. wskaźnika.

Wskazana wysokość kary umownej nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego i nie stanowi ekwiwalentu ewentualnej szkody Zamawiającego. Może prowadzić jedynie do wzbogacenia Zamawiającego, a nie naprawienia szkody. Odbiega również od wartości kar umownych stosowanych w innych, podobnych postępowaniach. W konsekwencji, kara zaproponowana przez Zamawiającego kwalifikuje się jako kara rażąco wygórowana w rozumieniu art. 484 §2 Kodeksu cywilnego. Prosimy o zmniejszenie kary związanej z niedochowaniem gotowości technicznej z 4858,33 zł do 3000 zł na dzień.

Odpowiedź nr 96:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 97

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §3 ust. 1 oraz 2 Zamawiający napisał:

1. Z gwarancji jakości wyłączone są materiały eksploatacyjne:

1.1. wkłady filtrów,

1.2. płyny eksploatacyjne: oleje przekładniowe i hydrauliczne, płyn chłodzący, płyn do spryskiwacza,

1.3. smary.

2. Z gwarancji jakości wyłączone są niżej wymienione części, które podczas eksploatacji autobusów zgodnie z ich przeznaczeniem i użytkowaniem wg instrukcji obsługi, ulegają normalnemu zużyciu, z zastrzeżeniem, że normalne zużycie nastąpi po uzyskaniu przebiegu lub czasie eksploatacji podanego odpowiednio poniżej:

2.1. żarówki (bez limitu),

2.2. paski klinowe (nie mniej niż 50.000 km),

2.3. piórka wycieraczek (nie mniej niż 6 miesięcy eksploatacji),

- 2.4.klocki hamulcowe (nie mniej niż 60.000 km),
- 2.5.tarcze hamulcowe (nie mniej niż 120.000 km),
- 2.6.akumulatory, z wyjątkiem trakcyjnych (nie mniej niż 36 miesiące eksploatacji),
- 2.7.ogumienie (nie mniej niż 150.000 km).

1. Czy Zamawiający zgodzi się na wyłączenie niżej wymienionych części:

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi)
- ogumienie (po przebiegu 120 000 km);
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych na skutek czynników zewnętrznych;
- bezpieczniki;
- diody LED, świetlówki;

2. Prosimy o zmianę zapisu z: *ogumienie (nie mniej niż 150.000 km)* na „ *Za normalne uznaje się zużycie po uzyskaniu przebiegu lub czasu eksploatacji ogumienie (nie mniej niż 120 000 km)*”

3. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku nieuzyskania minimalnego przebiegu opony tj. 150.000 km, Wykonawca zrekompensuje Zamawiającemu koszt zakup nowego ogumienia proporcjonalnie do wysokości nieuzyskanego przebiegu km.

Odpowiedź nr 97:

Zamawiający:

1. nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy umowy serwisowej,
2. nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy umowy serwisowej,
3. nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy umowy serwisowej.

Pytanie nr 98

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §3 ust. 4 Zamawiający napisał:

4. Z gwarancji jakości wyłączone są uszkodzenia powstałe wskutek:

4.1. kradzieży, dewastacji, włamania, pożaru, powodzi, itp.,

4.2. używania niewłaściwych paliw, olejów, smarów, płynów lub innych materiałów eksploatacyjnych (wykaz zalecanych materiałów eksploatacyjnych oraz wykaz materiałów eksploatacyjnych zastosowanych przy pierwszym fabrycznym napełnieniu jest przedstawiony w dokumentacji technicznej przekazanej przez WYKONAWCĘ wraz z autobusami),

4.3. szkód kolizyjnych i wypadkowych oraz ich następstw,

4.4. uszkodzeń mechanicznych zabezpieczenia antykorozyjnego podwozia

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgadza się na wyłączenie z gwarancji napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek:

- działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: asfalt kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne aniżeli używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp.,
- klęski żywiołowe, pożar, powódź
- szkód powypadkowych lub następstw będących ich skutkiem
- szkód powstałych z tytułu naturalnego zużycia lub uszkodzenia materiałów eksploatacyjnych w toku zwykłej eksploatacji, a także zużytych, uszkodzonych lub zniszczonych na skutek warunków eksploatacji
- szkód powstałych w wyniku aktów wandalizmu
- części zakupionych poza siecią sprzedażowa Solaris

Odpowiedź nr 98:

Zamawiający opisał wyłączenia z gwarancji napraw w załączniku nr 3 do Umowy dostawy §3 ust. 4 SWZ.

Pytanie nr 99

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §4 ust. 2 Zamawiający napisał:

ZAMAWIAJĄCY w okresie obowiązywania gwarancji jakości zobowiązuje się do terminowego oraz zgodnego z zakresem wykonywania obowiązkowych usług technicznych autobusów wyłącznie w Autoryzowanej Stacji Obsługi (ASO lub ASO ZAMAWIAJĄCEGO) lub serwisach autoryzowanych wskazanych przez WYKONAWCĘ, poświadczania tego faktu w Książce Przeglądów (nie dotyczy usług sezonowych) oraz powiadomieniem Wykonawcy 1 dzień przed planowanym terminem obsługi. Częstotliwość usług technicznych ustala się na poziomie 30.000km (nie dotyczy pierwszego przeglądu gwarancyjnego i usług sezonowych)

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza wykonywanie częściej niż wymagany przebieg międzyobsługowy okresowych czynności (typu kontrola, sprawdzenie) podczas których nie jest wymagana wymiana części.

Odpowiedź nr 99:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ. Jednocześnie wyjaśnia, iż resursy przeglądowe usług technicznych zostały określone w ww. paragrafie. Zamawiający dopuszcza wykonywanie międzyobsługowych czynności kontrolnych, po wcześniejszej akceptacji użytkownika. Czasochłonność usług będzie uwzględniona w kryterium oceny ofert.

Pytanie nr 100

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 1 Zamawiający napisał:

1.WYKONAWCA udziela ZAMAWIAJĄCEMU autoryzacji upoważniającej do wykonywania usług technicznych i napraw autobusów dostarczonych przez WYKONAWCĘ w zakresie obejmującym:

- 1.1.obsługi techniczne autobusu – w pełnym zakresie,
- 1.2.naprawy bieżące bez i przy użyciu części, podzespołów oraz zespołów – w pełnym zakresie, z wyłączeniem napraw:
 - 1.2.1.mostu napędowego (jeśli występuje) i przekładni kierowniczej, połączonych z pełnym demontażem zespołu,
 - 1.2.2.silnika elektrycznego, inwertorów i innych urządzeń napędu elektrycznego,
 - 1.2.3.baterii trakcyjnych wraz z systemami ich ładowania,
 - 1.2.4.komputera pokładowego i wszystkich związanych urządzeń i systemów elektronicznych, w tym tablic kierunkowych i monitorów,
 - 1.2.5. urządzeń systemu wykrywania pożaru i gaszenia.
- 1.3.naprawy powypadkowe – w zakresie odpowiednim dla wykonywania napraw powypadkowych lekkich i średnich, to jest napraw opisanych w §13 ust. 1.1.1 i 1.1.2.
- 1.4.Strony dopuszczają udzielanie autoryzacji sukcesywne, od zakresu podstawowego, który zostanie uzgodniony między Stronami w trybie roboczym przed terminem dostawy autobusów, do zakresu, o którym mowa w ust. 1.2, wg uzgodnień między Stronami, na każde żądanie Zamawiającego wyrażone w dowolnym momencie okresu obowiązywania Umowy serwisowej, określonego w §19 ust. 1.
 1. Prosimy o potwierdzenie, że zakres udzielonej autoryzacji będzie odpowiadał czynnościom określonym w dokumentacji technicznej producenta autobusu przekazanej wraz z pojazdem. Jeśli jakaś czynność naprawcza nie jest określona w dokumentacji producenta pojazdu może ona być wykonana przez Zamawiającego w uzgodnieniu z producentem pojazdu. Prosimy doprecyzować, że Zamawiający, mając na względzie bezpieczeństwo pasażerów, dopuszcza wyłączenie z zakresu autoryzacji na naprawy powypadkowe wykonywania napraw ciężkich, tj. naprawy powypadkowe ciężkie - niezbędna naprawa kratownicy podwoziowej lub nadwoziowej, oraz zespołów napędowych silnik, skrzynia biegów, most napędowy uszkodzonych w wyniku zdarzenia drogowego
 2. Udzielenie Zamawiającemu uprawnień ASO w zakresie obsługi i napraw dostarczonych autobusów jest uzależnione od posiadanej infrastruktury Zamawiającego oraz kwalifikacji personelu pracowniczego. W związku z tym prosimy o informację:
 - a. Czy Zamawiający posiada infrastrukturę przystosowaną do wykonywania przeglądów i napraw pojazdów będących przedmiotem umowy?
 - b. Jeśli zamawiający nie posiada odpowiedniej infrastruktury, prosimy o informację, kiedy Zamawiający planuje uzyskać odpowiednią infrastrukturę przystosowaną do zamówionych autobusów. Informacja ta jest niezbędna do przygotowania prawidłowej kalkulacji kosztów pojazdu.

Odpowiedź nr 100:

Zamawiający zwraca się z prośbą o doprecyzowanie pytania. W tej formie Zamawiający nie jest w stanie odpowiedzieć na ww. kwestie.

Pytanie nr 101

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 1 Zamawiający napisał:

1.WYKONAWCA udziela ZAMAWIAJĄCEMU autoryzacji upoważniającej do wykonywania obsługi technicznych i napraw autobusów dostarczonych przez WYKONAWCĘ w zakresie obejmującym:

1.1.obsługi techniczne autobusu – w pełnym zakresie,

1. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji całopojazdowej koszt planowanych przeglądów serwisowych/obsług technicznych wynikających z interwałów obsługi określonych przez producenta pojazdu wraz z robocizną i materiałami eksploatacyjnymi Zamawiający będzie ponosił we własnym zakresie.

2. Prosimy o potwierdzenie, że obsługę okresową (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. tygodniową, miesięczną, kwartalną itd. Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.

3. Prosimy o potwierdzenie, że obsługę codzienną podczas której nie jest wymagana wymiana części Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.

Odpowiedź nr 101:

Zamawiający:

1. potwierdza powyższe,
2. potwierdza powyższe,
3. potwierdza powyższe.

Pytanie nr 102

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 3 punkt 3.2 Zamawiający napisał:

3.2.WYKONAWCA na swój koszt wyposaży przed dostawą pierwszej partii autobusów (w terminie uzgodnionym wg §19 ust. 9), na okres obowiązywania najdłuższej gwarancji jakości, o której mowa w §2, jedno stanowisko w ASO ZAMAWIAJĄCEGO w niezbędne do wykonania obsługi technicznych i napraw specjalistyczne testery diagnostyczne lub specjalistyczne oprogramowanie i interfejsy instalowane do warsztatowych komputerów przenośnych PC oraz komputery przenośne.

3.2.1.Dostarczone wyposażenie i oprogramowanie, stanowiące własność WYKONAWCY i pozostające w jego dyspozycji, będzie aktualizowane przez WYKONAWCĘ również w ramach kwoty wynagrodzenia wynikającej z Umowy dostawy, odpowiednio do wprowadzanych przez WYKONAWCĘ nowych rozwiązań technicznych i terminów ważności ewentualnych licencji.

Czy Zamawiający zgodzi się na zmianę okresu udzielenia licencji i aktualizacji oprogramowania operacyjnego sprzętu na okres gwarancji na cały pojazd?

Odpowiedź nr 102:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 103

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 3 punkt 3.2 Zamawiający napisał:

3.2.WYKONAWCA na swój koszt wyposaży przed dostawą pierwszej partii autobusów (w terminie uzgodnionym wg §19 ust. 9), na okres obowiązywania najdłuższej gwarancji jakości, o której mowa w §2, jedno stanowisko w ASO ZAMAWIAJĄCEGO w niezbędne do wykonania obsługi technicznych i napraw specjalistyczne testery diagnostyczne lub specjalistyczne oprogramowanie i interfejsy instalowane do warsztatowych komputerów przenośnych PC oraz komputery przenośne.

3.2.1.Dostarczone wyposażenie i oprogramowanie, stanowiące własność WYKONAWCY i pozostające w jego dyspozycji, będzie aktualizowane przez WYKONAWCĘ również w ramach kwoty wynagrodzenia wynikającej z Umowy dostawy, odpowiednio do wprowadzanych przez WYKONAWCĘ nowych rozwiązań technicznych i terminów ważności ewentualnych licencji.

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający posiada zaplecze techniczne wyposażone w uniwersalne narzędzia potrzebne do obsługi zamówionych autobusów, tj. narzędzia dostępne na rynku, poza siecią sprzedawcy producenta.

2. W przypadku gdy Zamawiający posiada narzędzia specjalistyczne, to czy zgodzi się na doposażenie go w brakujące narzędzia (specjalistyczne)?

3. Czy w przypadku zaoferowania przez Wykonawcę klimatyzacji z pompą ciepła CO² Zamawiający wymaga dostarczenia ogólnodostępnego na rynku urządzenia do obsługi klimatyzacji z czynnikiem CO², umożliwiającego zbadanie szczelności klimatyzacji oraz automatyczne napełnianie układu. Jest to informacja niezbędna do prawidłowego oszacowania kosztów narzędzi, a tym samym precyzyjnej kalkulacji ceny oferty.

4. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku dostarczenia urządzenia do obsługi klimatyzacji z czynnikiem CO², Zamawiający będzie w ramach autoryzacji wykonywał czynności obsługowe i naprawcze klimatyzacji.

Odpowiedź nr 103:

Zamawiający nie może określić czym są narzędzia uniwersalne, narzędzia specjalne, bez określenia przez Wykonawcę ww. podziału. Zamawiający informuje, że przy dostawach będących przedmiotem niniejszego przetargu należy przyjąć założenie, że winien być doposażony przez Wykonawcę na jego koszt w narzędzia pozwalające do wykonania niezbędnych obsługi technicznych i napraw specjalistycznych dostarczonych autobusów niezależnie od posiadanego przez Zamawiającego stanu narzędzi i urządzeń specjalistycznych. Zobowiązania obsługowe Zamawiającego określone są w § 4 załącznika nr 3 do umowy dostawy.

Pytanie nr 104

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 6 Zamawiający napisał:

6.Udzielona ZAMAWIAJĄCEMU autoryzacja nie wyklucza możliwości wykonania obsługi technicznych oraz napraw gwarancyjnych i nie objętych gwarancją, w serwisach zewnętrznych - ASO WYKONAWCY lub warsztatach autoryzowanych producentów zespołów i podzespołów w terminach określonych w § 13 ust. 1.1. ÷ 1.3. Terminy podane w §13 ust. 1.1, ust. 1.2 i ust. 1.3, nie będą obowiązywać w przypadku jednorazowego

zgłoszenia do obsługi i naprawy w jednym specjalistycznym warsztacie autoryzowanym więcej niż 10 sztuk autobusów, o których mowa w §1, ust. 1.

Oraz

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 7 Zamawiający napisał:

7. WYKONAWCA zobowiązany jest do wykonania obsługi technicznej w terminie nie przekraczającym 2 dni roboczych, licząc od daty dostarczenia autobusu, lecz nie dłuższym niż 5 dni roboczych od daty zgłoszenia

1. Prosimy na zmianę zapisu z 2 dni roboczych na 4 dni roboczych, który dotyczy wykonania obsługi technicznej oraz możliwość wydłużenia tego okresu z 5 dni roboczych na 7 dni roboczych.
2. Prosimy o potwierdzenie, że obsługi techniczne oraz naprawy nie objęte gwarancją będzie wykonywać Wykonawca lub ASO Wykonawcy odpłatnie na koszt Zamawiającego.

Odpowiedź nr 104:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 105

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §11 ust. 1 Zamawiający napisał:

WYKONAWCA zobowiązuje się w okresie obowiązywania niniejszej umowy zorganizować system dostarczania części zamiennych i materiałów do obsługi technicznych, napraw gwarancyjnych, oraz nieobjętych gwarancją, w sposób umożliwiający ich dostarczenie w terminie do 2 dni roboczych, licząc od daty złożenia zamówienia. W szczególnych przypadkach, na pisemny wniosek WYKONAWCY, np. jeżeli wniosek dotyczy części trudnodostępnych i zamawianych sporadycznie w jednostkowych ilościach i Zamawiający może wyrazić zgodę na przedłużenie terminu dostawy. Wniosek Wykonawcy musi zawierać wskazanie konkretnego terminu, do którego część zostanie dostarczona Zamawiającemu.

1. Prosimy na zmianę zapisu z 2 dni roboczych na 4 dni roboczych, który dotyczy dostawy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie
2. Czy Zamawiający potwierdza, że zgłoszenie złożone po godz. 13 jest liczone od kolejnego dnia?

Odpowiedź nr 105:

Zamawiający:

1. nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ,
2. przychylił się do wniosku.

Pytanie nr 106

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §11 ust. 4 Zamawiający napisał:

WYKONAWCA, w razie przekroczenia ustalonego terminu dostarczenia części określonego w ust. 1, zobowiązuje się do zapłacenia kary umownej za każdą niedostarczoną część w wysokości 4.858,33 złotych, za każdy dzień roboczy opóźnienia, licząc od pierwszego dnia po upływie ustalonego terminu dostarczenia do dnia, w którym część została dostarczona łącznie.

Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia.

Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego. W tym kontekście kary umowne powinny być określane w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

1. W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 4853,33 zł na 3000 zł za każdy roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego.
2. Czy kara zostanie naliczona jedynie w przypadku, gdy z tytułu zwłoki w dostawie części autobus jest wycofany z eksploatacji?
3. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku przekroczenia ustalonego terminu dostarczenia kilku tych samych części, kara będzie naliczana jak za jedną część.
4. Prosimy o potwierdzenie, powyższa kara dotyczy zamówienia, niezależnie od ilości zamówionych części?

Odpowiedź nr 106:

Zamawiający:

1. nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ,
2. nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ,
3. nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ,
4. nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 107

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §12 ust. 12 punkt 12.1 Zamawiający napisał:

Po weryfikacji wniosku gwarancyjnego, dokonaniu oględzin zdemontowanych części i zapoznaniu się z ewentualną dokumentacją zdjęciową, WYKONAWCA odsyła z decyzją ZAMAWIAJĄCEMU rozpatrzony wniosek gwarancyjny w terminie nie dłuższym niż 5 dni roboczych od jego otrzymania. Jeżeli termin ten nie zostanie dotrzymany, wniosek gwarancyjny uznaje się za zatwierdzony.

1. Prosimy o zmianę zapisu na „Wykonawca przesyła Zamawiającemu lub Użytkownikowi autobusu w ciągu 14 dni roboczych od chwili zgłoszenia drogą elektroniczną informację o wyniku rozpatrywania wniosku gwarancyjnego. W przypadku braku odpowiedzi w terminie 14 dni roboczych, strony przyjmują, iż rozliczenie wykonanych czynności zostało zatwierdzone przez Wykonawcę”
2. W celu sprawdzenia poprawności wniosku gwarancyjnego Wykonawca podejmuje szereg czynności takich jak np. dokonanie oględzin zdemontowanych części, zapoznanie się z przesłaną dokumentacją. W zawiązku z tym Wykonawca nie jest w stanie wywiązać się z obowiązku rozpatrzenia wniosku gwarancyjnego w ciągu 14 dni od chwili zgłoszenia.

Odpowiedź nr 107:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 108

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 11 punkt 1.1 podpunkt 1.1.1 Zamawiający napisał:

1.1. Wykonania napraw powypadkowych (NP) w pełnym zakresie, w następujących terminach po ich zgłoszeniu do naprawy przez ZAMAWIAJĄCEGO lub daty zatwierdzenia kosztorysu przez ubezpieczyciela:

1.1.1. naprawy powypadkowe lekkie – naprawy np. szyb, zderzaków, lamp, poszycia zewnętrznego bez konieczności naprawy kratownicy nadwozia lub podwozia oraz zespołów napędowych i osi – termin naprawy do 5 dni roboczych od daty zgłoszenia,

Prosimy na zmianę zapisu z 5 dni roboczych na 7 dni roboczych, który dotyczy wykonania naprawy powypadkowej lekkiej.

Odpowiedź nr 108:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 109

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 3 Zamawiający napisał:

WYKONAWCA dostarczy ZAMAWIAJĄCEMU w ramach kwoty wynagrodzenia wynikającej z Umowy dostawy, narzędzia specjalne oraz inne wyposażenie niezbędne do wykonania usług technicznych i napraw (w tym powypadkowych) oraz specjalistyczne oprogramowanie, odpowiednio do udzielonej autoryzacji i zgodnie z dokumentacją obsługowo – naprawczą, wg asortymentu i liczby określonej w wykazie stanowiącym załącznik nr 4 do Umowy dostawy

Zgodnie z Zał. nr 3 do Umowy dostawy §3 ust. 4 naprawy powypadkowe zostały wyłączone z gwarancji. Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności za dostarczenie narzędzi do napraw powypadkowych, zatem prosimy o wykreślenie napisu w nawiasie: „(w tym powypadkowych)”.

Odpowiedź nr 109:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 110

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.1 Zamawiający napisał:

Odtworzenia zabezpieczenia antykorozyjnego podwozia w terminie 5 dni roboczych.

Prosimy na zmianę zapisu z 5 dni roboczych na 7 dni roboczych, który dotyczy odtworzenia zabezpieczenia antykorozyjnego.

Odpowiedź nr 110:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 111

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.2 podpunkt 1.2.1 Zamawiający napisał:

1.2. Wykonania naprawy gwarancyjnej, w terminie:

1.2.1. 5 dni roboczych od daty zgłoszenia,

Prosimy na zmianę zapisu z 5 dni roboczych na 7 dni roboczych, który dotyczy wykonania naprawy gwarancyjnej

Odpowiedź nr 111:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 112

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.2 podpunkt 1.2.2 Zamawiający napisał:

1.2. Wykonania naprawy gwarancyjnej, w terminie:

1.2.2. 10 dni roboczych od daty zgłoszenia – wyłącznie w przypadku wymagającym naprawy zespołu, po wymontowaniu z autobusu, w serwisie autoryzowanym jego producenta

Prosimy na zmianę zapisu z 10 dni roboczych na 14 dni roboczych, który dotyczy wykonania naprawy gwarancyjnej wyłącznie w przypadku wymagającym naprawy zespołu, po wymontowaniu z autobusu, w serwisie autoryzowanym jego producenta.

Odpowiedź nr 112:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 113

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 3 punkt 3.1 Zamawiający napisał:

WYKONAWCA zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU, za każdy dzień wyłączenia jednego autobusu z eksploatacji na liniach komunikacyjnych, karę umowną w wysokości 4.858,33 złotych

1. Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczył na sfinansowanie zamówienia.

2. Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego. W tym kontekście kary umowne powinny być określone w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego. W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej, która dotyczy wykonania nieterminowego naprawy gwarancyjnej z 4853,33 zł na 3000 zł za każdy roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego

3. Prosimy o potwierdzenie, że kara za wyłączenie autobusu z eksploatacji wskazana w §13 ust. 3 punkt 3.1, zostanie naliczona od dnia przekroczenia ustalonego terminu wykonania naprawy, konserwacji lub obsługi.

Odpowiedź nr 113:

Zamawiający:

1. przyjmujemy do wiadomości,
2. nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ,
3. potwierdzamy powyższe z uwzględnieniem zapisów §13 ust. 3 punkt 3.1.

Pytanie nr 114

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.2 podpunkt 1.2.1 Zamawiający napisał:

1.2. Wykonania naprawy gwarancyjnej, w terminie:

1.2.1. 5 dni roboczych od daty zgłoszenia,

Oraz

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.2 podpunkt 1.2.2 Zamawiający napisał:

1.2. Wykonania naprawy gwarancyjnej, w terminie:

1.2.2. 10 dni roboczych od daty zgłoszenia – wyłącznie w przypadku wymagającym naprawy zespołu, po wymontowaniu z autobusu, w serwisie autoryzowanym jego producenta

Oraz

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 3 punkt 3.1 Zamawiający napisał:

WYKONAWCA zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU, za każdy dzień wyłączenia jednego autobusu z eksploatacji na liniach komunikacyjnych, karę umowną w wysokości 4.858,33 złotych

Oraz

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §2 ust. 2 punkt 2.5 Zamawiający napisał:

Nieuzyskanie gwarantowanego wskaźnika gotowości technicznej będzie skutkowało naliczeniem przez ZAMAWIAJĄCEGO kary umownej w wysokości 4.858,33 złotych za każdy dzień i każdy autobus wyłączony z ruchu powodujący nieuzyskanie ww. wskaźnika.

Oraz

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §11 ust. 4 Zamawiający napisał:

WYKONAWCA, w razie przekroczenia ustalonego terminu dostarczenia części określonego w ust. 1, zobowiązuje się do zapłacenia kary umownej za każdą niedostarczoną część w wysokości 4.858,33 złotych, za każdy dzień roboczy opóźnienia, licząc od pierwszego dnia po upływie ustalonego terminu dostarczenia do dnia, w którym część została dostarczona łącznie.

Prosimy o potwierdzenie, że kary wymienione w Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.2 podpunkt 1.2.1, Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.2 podpunkt 1.2.2 zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 3 punkt 3.1 oraz w Zał. nr 3 do Umowy dostawy §2 ust. 2 punkt 2.5 oraz Zał. nr 3 do Umowy dostawy §11 ust. 4 nie będą się sumować, a

Zamawiający będzie wybierał z jakiego tytułu naliczy karę. W ocenie Wykonawcy tak rozbudowany wachlarz kar przewidzianych przez Zamawiającego stwarza ogromne ryzyko dla dostawcy.

Odpowiedź nr 114:

Zamawiający będzie naliczał kary zgodnie z zapisami załącznika nr 3 do SWZ.

Pytanie nr 115

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 4 Zamawiający napisał:

Autobus zwrócony ZAMAWIAJĄCEMU po dokonaniu naprawy gwarancyjnej przez WYKONAWCĘ zostanie sprawdzony przez wyznaczone służby techniczne ZAMAWIAJĄCEGO W przypadku stwierdzenia, iż mimo wykonania naprawy gwarancyjnej przez WYKONAWCĘ nadal występuje to samo uszkodzenie/usterka, a zatem naprawa gwarancyjna była nieskuteczna, ZAMAWIAJĄCY obciąży WYKONAWCĘ karą umowną w wysokości 8.097,21 złotych za każdy dzień wyłączenia tego autobusu z eksploatacji z powodu nieskutecznej naprawy gwarancyjnej.

1. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku podpisania protokołu wykonania naprawy gwarancyjnej przez wyznaczone służby techniczne Zamawiającego, usterka zostanie uznana jako skutecznie usunięta.
2. Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia.

Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego. W tym kontekście kary umowne powinny być określane w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego. W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 8097,21 zł na 4000 zł za każdy roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego.

Odpowiedź nr 115:

Zamawiający:

1. nie potwierdza powyższego, podpis protokołu wykonania naprawy gwarancyjnej przez wyznaczone służby techniczne Zamawiającego potwierdzają wyłącznie obecność serwisu i podjętych przez niego działań a nie wykonanie skutecznej naprawy.
2. nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 116

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §14 ust. 1 Zamawiający napisał:

Za uszkodzenia masowe uznaje się uszkodzenia tego samego rodzaju, które wystąpiły w co najmniej 10% autobusów danego typu objętych Umową, lecz nie mniej niż w trzech, w okresie gwarancji jakości określonej w §2, ust. 1.1.1 ÷ 1.1.16, odpowiednio dla danego zakresu przedmiotowego gwarancji.

Prosimy o zmianę powyższego zapisu na: " Za uszkodzenia masowe uznaje się uszkodzenia tego samego rodzaju, które wystąpiły w co najmniej 20% autobusów danego typu objętych Umową, lecz nie mniej niż w pięciu w okresie gwarancji całopojazdowej oraz w okresie 12 następujących po sobie miesięcy od wystąpienia pierwszej usterki."

Odpowiedź nr 116:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ

Pytanie nr 117

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §14 ust. 2 Zamawiający napisał:

Uszkodzenia masowe, niezależnie od pierwotnie udzielonej lub wyłączonej gwarancji jakości, rozliczane są jako naprawy gwarancyjne do czasu ich skutecznego usunięcia w całej grupie dostarczonych pojazdów danego typu.

Prosimy o zmianę powyższego zapisu na „Uszkodzenia masowe, które wystąpią po upływie okresu gwarancji jakości, będą traktowane przez Strony jako naprawy gwarancyjne, jednak bez naliczania kar umownych. Wykonawca zobowiązuje się do ich skutecznego usunięcia na warunkach gwarancyjnych, jak gdyby gwarancja nadal obowiązywała, jednak bez obciążania Wykonawcy karami umownymi za ewentualne opóźnienia w naprawie lub nieosiągnięcie wskaźników gotowości technicznej”.

Odpowiedź nr 117:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 118

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §14 ust. 8 Zamawiający napisał:

Usunięcie uszkodzeń masowych uznaje się za skuteczne wówczas, gdy nie wystąpi ono ponownie w grupie dostarczonych autobusów danego typu w okresie gwarancji jakości oraz 12 miesięcy po jej upływie, odpowiednio dla danego zakresu przedmiotowego gwarancji.

Prosimy o potwierdzenie, że okres gwarancji jakości wspomniany w powyższym zapisie dotyczy gwarancji całopojazdowej.

Odpowiedź nr 118:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 119

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §14 ust. 9 Zamawiający napisał:

W przypadku ponownego wystąpienia tego samego uszkodzenia masowego co będzie dowodem nieskutecznego usunięcia uszkodzenia masowego, WYKONAWCA zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU karę umowną, w wysokości 4.858,33 zł za każdy dzień wyłączenia z ruchu jednego autobusu

Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia.

Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego. W tym kontekście kary umowne powinny być określane w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej, która dotyczy ponownego wystąpienia tego samego uszkodzenia masowego z 4853,33 zł na 3000 zł za każdy roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego

Odpowiedź nr 119:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 120

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §2 ust. 2 punkt 2.2 Zamawiający napisał:

Wskaźnik gotowości technicznej obliczany będzie jako liczba wymaganych sprawnych autobusów do ruchu w odniesieniu do liczby autobusów będących na dany dzień w dyspozycji ZAMAWIAJĄCEGO lub ASO Wykonawcy (Obsługi techniczne, naprawy przez ASO, kolizje, inne zdarzenia wyłączające autobus z ruchu), przy wykorzystaniu wskaźnika procentowego określonego w ust. 2, z zaokrągleniem w dół do całkowitej liczby autobusów, spełniając równocześnie warunek, aby liczba wymaganych sprawnych autobusów do ruchu była mniejsza od liczby autobusów będących na dany dzień w dyspozycji ZAMAWIAJĄCEGO o nie mniej niż dwie sztuki.

Czy autobus będący w trakcie naprawy wykonywanej przez Zamawiającego będzie wykazywany w gotowości po stronie Zamawiającego? Na czas i organizację naprawy realizowanej przez Zamawiającego Wykonawca nie ma wpływu. Nie dotyczy to okresu oczekiwania na zamówione przez Zamawiającego części zamienne, gdzie autobus wykazywany jest w gotowości po stronie Wykonawcy.

Odpowiedź nr 120:

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 121

W Zał. nr 3 do Umowy dostawy §8 ust. 6 Zamawiający napisał:

6. WYKONAWCA w terminie 30 dni od podpisania Umowy zobowiązuje się przekazać ZAMAWIAJĄCEMU, zgodnego ze złożoną ofertą, wykaz wszystkich usług technicznych, wraz z ich zakresem, (ze wskazaniem kosztu roboczogodziny) oraz kosztem na okres 10 lat, podzielony na poszczególne lata. Szacowany łączny koszt posiadania autobusu, z pominięciem kosztu jego zakupu, w 10-letnim okresie eksploatacji wynosi (wartość z oferty). Ewentualne zmiany w wykazie usług, materiałów eksploatacyjnych, części zamiennych lub czasochłonności nie mogą spowodować zwiększenia łącznego kosztu obsługi pojazdu o więcej niż 20% szacowanej wyżej wartości w całym 10-letnim okresie, lub o więcej niż 10% w poszczególnych latach, zgodnie z wykazem stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej umowy. W przypadku gdy roczny lub całkowity łączny koszt posiadania autobusu przekroczy 120% wartości szacowanej, wszelkie koszty wykraczające poza tę wartość ponosi WYKONAWCA. Liczba roboczogodzin określona w wykazie może podlegać tolerancji w wysokości 2% rocznie. Tolerancja ta nie jest narastająca ani kumulacyjna; obliczana jest osobno dla każdego roku. W przypadku przekroczenia liczby roboczogodzin o więcej niż 2% w danym roku, ZAMAWIAJĄCY zastrzega sobie prawo do obciążenia WYKONAWCY za każdą dodatkową roboczogodzinę według stawki określonej w umowie wraz z wszystkim kosztami niewymienionymi na wykazie. Niedopuszczalne jest wprowadzanie zmian w ww. wykazie, bez uprzedniego ich uzgodnienia i zaakceptowania

przez ZAMAWIAJĄCEGO. Za opóźnienie w dostarczeniu ww. dokumentacji ZAMAWIAJĄCY naliczy karę umowną w wysokości 1.000 zł za każdy dzień opóźnienia.

Prosimy o doprecyzowanie, że w ramach obsługi technicznych, prócz przeglądów okresowych wynikających z przekazanej dokumentacji, powinny być również uwzględnione materiały eksploatacyjne, które wymieniane są cyklicznie po naturalnym zużyciu (typu klocki, tarcze hamulcowe). Jest to niezbędna informacja do przygotowania prawidłowej kalkulacji pojazdu.

Odpowiedź nr 121:

Zamawiający informuje, że materiały eksploatacyjne podlegające naturalnemu zużyciu (typu: klocki, tarcze hamulcowe) nie są uwzględnione w czynnościach obsługowych.

CZŁONEK ZARZĄDU

Kamil Królak

PREZES ZARZĄDU

Jan Kuźmiński